Die Haftung des Luftfahrzeughalters gegenüber am Betrieb unbeteiligten Personen vor und nach dem Luftverkehrsgesetz.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

Hohen Juristischen Fakultät der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Franz Skowronski
Kammergerichtsreferendar.

Marburg (Lahn)
Buchdruckerei Franz Fischer, Kugelgasse 1 (am Kalbstor)
1927

Referent: Professor Dr. Jung

Meinen Eltern

Inhalt.

Literaturverzeichnis.
Einleitung.
§ 1. Abgrenzung des Themas. — Der Begriff „Luftfahrzeughalter".

Erster Teil.
Haftung vor dem Luftverkehrsgesetz.

Erster Abschnitt.
Haftung für Sachschäden.

1. Kapitel.
Beschädigung des Grundeigentums.

I. Befugnis, fremdes Eigentum zu überfliegen?
§ 2. 1) Auf Grund des § 905 Satz 2 BGB? Die verschiedenen Theorien.
§ 3. 2) Auf Grund sonstigen Rechts?

II. Haftung für Beschädigung des Grundeigentums.
§ 4. 1) Haftung bei Verschulden.
2) Haftung ohne Verschulden.
§ 5. a) bei Notstand.
b) in sonstigen Fällen.
Die verschiedenen Theorien:
§ 6. aa) O. L. G. Köln. — Linckelmann.
§ 7. bb) Kipp.
§ 8. cc) Reichsgericht.
§ 9. dd) Goldfeld (Gefährdungshaftung).

2. Kapitel.
§ 10. Beschädigung beweglicher Sachen.

Zweiter Abschnitt.
§ 11. Haftung für Personenverletzungen.

Zweiter Teil.
Haftung nach dem Luftverkehrsgesetz.

Erster Abschnitt.
Die allgemeinen Voraussetzungen der Haftpflicht.
§ 12. 1) Betriebsvorgang.
§ 13. 2) Betriebsunfall und Schaden.

Zweiter Abschnitt.
Die haftungbefreienden Umstände.
§ 14. 1) Benutzung des Luftfahrzeugs ohne Wissen und Willen des Halters.
§ 15. 2) Konkurrierendes Verschulden des Verletzten.
§ 16. 3) Sonstige Grenzen der Haftpflicht. „Höhere Gewalt"? — Haftpflichtsummen.

Dritter Abschnitt.
§ 17. Die Haftungsprinzipien.

Literatur-Verzeichnis.

Adler, Unverschuldetes Unrecht. Wien 1910.

Bähr, Gegenentwurf zum Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuchs.

Blätter für Rechtsanwendung.

Bodenheim, Das Privatrecht der Luftschiffahrt. Hannover 1910.

— —, Zur Haftpflicht des Luftfahrers. D. J. Z. 1922, 434 f.

Bredow-Müller, Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922, Kommentar. Berlin 1922.

Brennwald, Luft und Recht. Zürich 1910.

Brückner, Die außervertragliche Haftung für beim Betriebe der Luftschiffahrt angerichteten Schaden auf der Erde. Recht 1913, 701 f.

Crome, System des Bürgerlichen Rechts. III. Bd. 1905.

Du Chesne, Wie weit nach oben reicht der Schutz des § 905 BGB? J. W. 1922, 205.

Dungs, Drei Fragen über die Haftung aus unerlaubten Handlungen. Gruchots Beitr. 1910, 537 ff.

Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken, Steinbrüchen, Gräbereien und Fabriken herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen. 7. Aufl. Hannover 1912.

— —, Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. Stuttgart-Leipzig 1911.

Enneccerus-Kipp-Wolff, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Band I, 1, 18. bis 21. Aufl. Marburg 1923. — Band I, 2, 18. bis 22. Aufl. Marburg 1923. — Band II, 1, 12. bis 14. Aufl. Marburg 1921.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (RG).

Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes. 1914. Verhandlungen des Reichstags Bd. 303 (1912—14) Nr. 1338.

Erytropel, Das Recht am Luftraum. Diss., Göttingen 1908.

Fleischmann, Grundgedanken eines Luftrechts. München 1910.

Friedrichs, Brauchen wir ein Luftschiffahrtsgesetz? Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt 1908, 778 ff.

Fromherz, Haftpflichtrecht. München-Berlin 1913.

Gareis, Vom Einfluß der Erfindung auf die Rechtsentwicklung. D. J. Z. 1910, 35 ff.

Goldfeld, Ist der Grundeigentümer berechtigt, das Ueberfliegen seines Grundstücks zu verbieten? J. W. 1911, 565.

Groß, Privatrechtliche Tatbestände des Luftschiffahrtsbetriebes. Dissertation, Leipzig 1909.

Hedemann, Die Fortschritte des Zivilrechts im 19. Jahrhundert. Bd. 1. Berlin 1910.

Jung, Delikt und Schadensverursachung. Heidelberg 1897.

— —, Rechtswidrige Schädigung fremden Vermögens und rechtloser Erwerb aus fremdem Vermögen (Schadensersatz und Berechnung). Jhrgs. Jahrb. Bd. 69, 119 ff.

Kipp, Luftschiffahrt und Grundeigentum. J. W. 1908, 643 ff.

— —, Gutachten in den Verhandlungen des 31. deutschen Juristentages. Bd. 3 S. 295—307.

Kohler, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, Bd. II Teil 1. Berlin 1906.

— —, Luftfahrtrecht. Berlin 1912.

Korn, Der Luftbeförderungsvertrag. J. W. 1921, 1453.

Linckelmann, Luftschiffahrt und Grundeigentum. J. W. 1909, 8 ff.

Linkelmann, Die Schadensersatzpflicht aus unerlaubten Handlungen nach dem bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1898.

Ludowieg, Zur Schadensersatzpflicht des Luftschiffers. J. W. 1908, 705.

v. Lyncker, Das Recht der Luftschiffahrt in privatrechtlicher Beziehung auf Grund der heutigen Gesetzesquellen. Diss., Leipzig 1909.

Meili, Das Schadensersatzrecht hinsichtlich Schädigungen durch Luftschiffe und Flugmaschinen. D. J. Z. 1912, 1053.

— —, Blätter für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirtschaft 1909 Nr. 8 (Blätter).

Meisner, Die Rechtsprechung des Reichsgerichts zur Gefährdungshaftung. J. W. 1922, 766 ff.

Merkel, Die Kollision rechtmäßiger Interessen.

Meurer, Luftschiffahrtsrecht. München-Berlin 1909.

Meyer, Die Erschließung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen. Frankfurt 1909 (Erschließung).

— —, Ein Beitrag zur Lehre vom Luftrecht. J. W. 1910, 738 ff.

Monich, Der Umfang des Gegenstandes des Grundeigentums und die befugte Einwirkung nach dem BGB. Jhrgs. Jahrb. 1898, 155 ff.

Müller, Das Luftrecht im nationalen und internationalen Verkehr. D. J. Z. 1926. 189 ff.

Müller-Erzbach, Gefährdungshaftung. Arch. f. Ziv. Praxis 106, 309 ff.

Niemeyer, Empfiehlt sich die Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen? Vhdlg. d. 31. D. J. T. Bd. 2.

Palm, Frhr. v., Die Schadensersatzpflicht bei rechtmäßiger Gefährdungshandlung. Diss., Leipzig 1910.

Peucker, Luftschiffahrtrecht. Diss., Leipzig 1910.

Planck, Kommentar zum BGB, Bd. III, 4. Aufl. 1920.

Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des bürgerlichen Gesetzbuchs, Bd. II.

Kommentar der Reichsgerichtsräte zum BGB, Bd. I, 5. Aufl., 1923.

Rümelin, Die Gründe der Schadenszurechnung und die Stellung des deutschen bürgerlichen Gesetzbuchs zur objektiven Schadensersatzpflicht. Freiburg-Leipzig 1896 (Gründe).

Rümelin, Das Verschulden in Straf- und Zivilrecht. Tübingen 1909 (Verschulden).
Runkel, Die außervertragliche Haftung des Luftschiffers. Berlin 1913.
Schimpff, Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters nach dem Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. Berlin-Leipzig 1912.
Schön, Grundzüge eines Luftrechts. Diss. Leipzig 1909.
Schröder, Der Luftflug. Berlin 1910.
Schütz, Das Recht des Grundeigentümers am Luftraum in Beziehung zur Luftschiffahrt. Diss. Leipzig 1910.
Seligsohn, § 904 Satz 2 BGB, zugleich ein Beitrag zum Recht der Luftschiffahrt. J. W. 1913, 72 f.
— —, J. W. 1922, 1511.
Seufferts Archiv f. Entsch. der obersten Gerichte.
Siehr, Empfiehlt sich die Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen? Gruchots Beitr. 1912, 134 f.
Sperl, Empfiehlt sich die Fortbildung des geltenden Schadensersatzrechts durch besondere gesetzliche Bestimmungen über die Haftung für Schäden, die verursacht werden durch die Verwendung von Luftschiffen und Flugmaschinen? Vhdlg. 31. D. J. T. Bd. II.
Staudinger, Kommentar zum BGB Bd. III. 7. bis 8. Aufl. 1911.
Sturm, Das Luftschiffahrtsrecht. Gruchots Beitr. 1911, 522 ff.
Tauber, Ueber luftrechtliche Fragen. Berlin 1912.
— —, Der Luftbeförderungsvertrag. J. W. 1921, 665 ff.
Träger, Der Kausalbegriff in Straf- und Zivilrecht. Marburg 1904.
Unger, Handeln auf eigene Gefahr. Jena 1904.
Verhandlungen des 31. deutschen Juristentages. Bd. III.
Warneyers Jahrbücher der Entscheidungen.
Warschauer, Luftrecht. Kattowitz 1910.
Weck, Deutsches Luftrecht. Berlin 1913.
Zitelmann, Luftschiffahrtrecht. Leipzig 1910.

Einleitung.

§ 1.

Abgrenzung des Themas. — Begriff „Luftfahrzeughalter".

Die Erfindungen auf dem Gebiete des Flugwesens und dessen ungeahnt schnelle Entwicklung haben auch des Rechtsleben nicht unberührt gelassen. Wie technisch große Probleme gelöst werden mußten, ehe unser neustes Verkehrsmittel den heutigen Grad der Vollkommenheit erreichte, so sah sich auch die Rechtswissenschaft plötzlich Fragen gegenübergestellt, die bislang unbekannt gewesen waren. Eine dieser Fragen, deren Beantwortung manche Schwierigkeit bereitet hat, war auch die,

ob und unter welchen Voraussetzungen Ersatz zu leisten sei für Schäden, die ein Luftfahrzeug an Leib und Gut eines am Betriebe Unbeteiligten angerichtet.

Sondervorschriften hierüber hat es zunächst nicht gegeben, weder reichsgesetzliche, noch auch landesgesetzliche, obwohl letztere an und für sich nach Art. 105 EGBGB zulässig gewesen wären. Erst verhältnismäßig spät, am 1. August 1922 ist das Reichsgesetz über den Verkehr mit Luftfahrzeugen (LVG) ergangen und in ihm auch die Haftung des Luftfahrzeughalters neu geregelt worden.

Gegenstand dieser Arbeit soll sein, darzutun, wie die Rechtslage vor dem genannten Gesetze gewesen ist, insbesondere wie man auf dem Gebiete der Haftpflicht das Recht im Wege der Theorie und Rechtsprechung weiter gebildet hat, sodann zu untersuchen, welche Bestimmungen durch das Luftverkehrsgesetz bezüglich der Haftung des Luftschiffers getroffen und welche Rechtsgedanken in ihm verwirklicht worden sind.

Bevor wir in die eigentliche Bearbeitung unseres Themas eintreten, muß noch erörtert werden, was wir unter einem „Luftfahrzeughalter" zu verstehen haben.

Zunächst, was ist ein „Luftfahrzeug“? Das Luftverkehrsgesetz sagt darüber in seinem § 1 Abs. 2:

„Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte.“

Der Gesetzgeber beantwortet also unsere Frage selbst. Das Kennzeichen jedes Luftfahrzeugs soll sein, daß dieses sich im Luftraum bewegt und zwar, weil es dazu bestimmt ist[1]). Zur Erläuterung gleichsam dieses Begriffes werden im Gesetz einige Typen von Luftfahrzeugen aufgezählt, die allgemein bekannt sind: Luftschiffe, Flugzeuge, Ballone, Drachen. Vollständig ist damit die Liste nicht. Die Aufzählung bleibt eine Teilaufzählung. Und mit Recht! Denn nur auf diese Weise ist die Möglichkeit geblieben, im Falle weiterer Erfindungen im Reiche der Luftschiffahrt auch diese sofort mit dem Luftverkehrsgesetz zu erfassen, ohne daß es erst umständlicher Gesetzesauslegung bedarf oder neuer ergänzender Vorschriften[2]). So wird man z. B. die Segelflugzeuge, die in § 1 Abs. 2 LVG nicht erwähnt sind, dennoch zu den Luftfahrzeugen rechnen müssen. Denn auch sie sind Geräte, dazu bestimmt, sich im Luftraum zu bewegen[3]). Anders liegt dagegen die Sache bei den Fallschirmen; deren Bestimmung ist ja, einen Menschen oder eine Sache aus der Höhe in langsamem Falle auf die Erde zu bringen, gleichsam die Gesetze der Schwerkraft aufzuheben oder doch deren Wirkung abzuschwächen.

Bei der Feststellung der Luftfahrzeugeigenschaft ist ferner auch nicht darauf abzustellen, ob das Luftfahrzeug lenkbar ist oder nicht, ob schwerer als Luft oder leichter, ob es durch Maschinenkraft weiter bewegt wird oder durch die Luftströmung. Alle diese Merkmale sind keine allgemeinen, sie kommen bei den einzelnen Fahrzeugen in mehr oder weniger reiner Form und Zusammenstellung vor, in ihnen unterscheiden sich sogar die einzelnen Typen von einander. Freilich werden auch die letztgenannten Eigenheiten bei etwaigen Neuerfindungen zum Vergleiche auf deren Luftfahrzeugeigenschaft herangezogen werden können. — Kinderballone und Drachen, welche die

1) Vergl. hierzu Bredow-Müller, Erl. C zu § 1 Abs. 2 S. 46 f.

2) Vergl. auch Sperl a. a. O. S. 92, 93.

3) Bredow-Müller, Erl. C zu § 1 Abs. 2 S. 46 schwankend.

Jungen im Herbste steigen lassen, gehören als Spielzeug naturgemäß nicht zu den Luftfahrzeugen im Sinne des Luftverkehrsgesetzes. Einer diesbezüglichen Feststellung in der Definition bedurfte es daher nicht [1]).

Doch wer ist der „Halter" eines solchen zur Bewegung in der Luft bestimmten Apparates?

Die Bezeichnung „Halter" kennen wir aus mehreren Werken unserer Gesetzgebung. Nach § 833 BGB soll der „Halter" eines Tieres für den durch dasselbe angerichteten Schaden aufkommen; durch § 7 KFG wird der „Halter" eines Kraftfahrzeugs in gewissen Fällen für schadensersatzpflichtig erklärt; nach § 19 Abs. 1 LVG schließlich ist, wenn beim Betriebe eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet wird ...., der „Halter" verpflichtet, den Schaden zu ersetzen. Da sich nun das Luftverkehrsgesetz insoweit eng an die §§ 833 BGB und 7 KFG anlehnt, die Fassung des letzteren sogar fast wörtlich übernommen hat, wird man auch die von Rechtslehre und Rechtsprechung entwickelte Definition des „Halters" eines Tieres und insbesondere des eines Kraftfahrzeugs entsprechend für den Begriff „Halter eines Luftfahrzeugs" anwenden dürfen [2]).

Luftfahrzeughalter wäre demnach derjenige, welcher das betreffende Luftfahrzeug, das den Schaden angerichtet hat, zur Zeit des Unfalls für eigene Rechnung in Gebrauch hatte, der diejenige Verfügungsmacht darüber besaß, die ein solcher Gebrauch voraussetzt [3]).

Es kommt bei der Feststellung, ob jemand Halter eines Luftfahrzeugs ist, nicht darauf an, ob er Eigen- oder Fremdbesitzer, ob mittelbarer oder unmittelbarer Besitzer ist. Eine derartige Definition würde schon dem gewöhnlichen Sprach-

---

1) Eine solche hielten noch die Verfasser des Entwurfes eines Luftverkehrsgesetzes für erforderlich. Nach § 15 daselbst sollte das zu erlassende Gesetz nur auf Luftfahrzeuge Anwendung finden, die zur Aufnahme von Menschen bestimmt seien. Vergl. auch Begründung dazu S. 14 und 24.

2) Ebenso Bredow-Müller, Erl. B III a zu § 19 Abs. 1 S. 237; Begründung zum Entw. eines LVG S. 24.

3) So für das KFG: RG 78, 179; 93, 223; ähnlich für Tierhalter RG 52, 118; 55, 166.

gebrauch widersprechen; wenn ich mir z. B. ein Flugzeug miete, „halte“ ich mir noch keins [1]).

Auch derjenige, welcher das Luftfahrzeug fährt, der Führer, wird meist nicht der Halter sein. Denn einmal wird schon im Gesetze selbst deutlich zwischen beiden Gattungen unterschieden [2]), sodann ist zu beachten, daß der Führer wohl regelmäßig im Gebrauche der Maschine nicht selbständig ist, nicht die Verfügungsmacht darüber besitzt, sondern dem Willen eines anderen, eben des „Halters“ gehorchen muß. Ebensowenig begründet der Nutzen, welcher aus dem Luftfahrzeug gezogen wird, die Haltereigenschaft [3]). Wie wollte man auch im Einzelfall entscheiden, wer den Vorteil gehabt hat, der Reisende, der mit dem Luftfahrzeug schneller als z. B. mit der Eisenbahn an seinen Bestimmungsort gelangen und gerade deshalb ein günstiges Geschäft abschließen konnte? der Unternehmer, der das Luftschiff vermietete und dabei Gewinn erzielte? oder gar der Führer, der vielleicht eine Schnelligkeitsprämie errang? Wer die Kosten der Unterbringung, Instandhaltung, Ladung und Betriebsmittel trägt, der betreibt das Luftfahrzeug auf eigene Rechnung, in dessen Wirtschaftsbetrieb [4]) gehört es, der ist „Halter“. Im Einzelfall muß dieses festgestellt werden. Die Dauer der Benutzung ist hierbei unbeachtlich [5]).

---

1) Enneccerus I,2 § 466 Anm. 15; RG Warn. 1912 Nr. 254.

2) § 19 Abs. 1 LVG: „Wird beim Betriebe eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet ....., so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen“.

§ 28 LVG: „Unberührt bleiben die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach für den beim Betriebe eines Luftfahrzeugs entstandenen Schaden der Halter oder Benutzer in weiterem Umfange oder der Führer oder ein anderer haftet“.

3) Solches hatte das RG in 62, 81 ff. bezgl. des Tierhalters ausgesprochen.

4) RG 66, 1 ff.

5) Vergl. hierzu Bredow-Müller, Erl. B III a zu § 19 Abs. 1 S. 237 f.

I. Teil.

Haftung vor dem Luftverkehrsgesetz.

I. Abschnitt.

Haftung für Sachschäden.

1. Kapitel.

Beschädigung des Grundeigentums.

I. Befugnis, fremdes Eigentum zu überfliegen?

§ 2.

1) Auf Grund des § 905 S. 2 BGB?

Die verschiedenen Theorien.

Mannigfacher Art können die Schäden sein, die einem unbeteiligten Dritten infolge der Eröffnung und Durchführung der Luftschiffahrt drohen. Er kann Verletzungen an seinem Körper, an seiner Gesundheit davontragen, es sind aber auch Beschädigungen seines Eigentums denkbar, sei es beweglicher oder unbeweglicher Sachen.

Wenn wir zunächst die Haftung des Luftfahrzeughalters für Sachschäden, vorzüglich für Beschädigungen des Grundeigentums betrachten wollen, so müssen wir, weil häufig derartige Verletzungen auf Abstürze zurückzuführen sind, auch auf die Frage eingehen, mittels deren man vor Erlaß des Luftverkehrsgesetzes erklärlicherweise zuerst dem Halter beizukommen suchte, nämlich die Frage, ob denn damals der Luftschiffer ohne weiteres über fremden Grund und Boden hinwegfliegen durfte, ob nicht vielleicht schon das Durchfliegen des Luftraumes über fremdem Eigentum als solches eine unerlaubte Handlung darstellte, die zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtete.

Nach § 905 BGB erstreckt sich das Recht des Eigentümers eines Grundstücks auch auf den Raum über der Oberfläche [1]); jedoch soll der Eigentümer Einwirkungen nicht verbieten können, welche in solcher Höhe vorgenommen werden, daß er an ihrer Ausschließung kein Interesse hat.

Was das für ein Interesse sein muß, darüber schweigt das Gesetz. Aus seiner allgemeinen Fassung wird man aber wohl jedes Interesse für ausreichend erachten dürfen [2]).

Bodenheim [3]) verlangte, daß das Interesse vernünftig, Monich [4]), daß es erheblich sei; ersteres aber ist selbstverständlich, da sonst das Schikane-Verbot des § 226 BGB eingreifen würde, von letzterem aber enthält das Gesetz nichts [5]).

Zu fordern ist mit Runkel [6]) nur ein Interesse, das irgendwie mit der Benutzung des Grundstücks zusammenhängt. Dieses ergibt schon die Stellung des § 905 im System des Bürgerlichen Gesetzbuches. In diesem § werden ja, nachdem vorher die allgemeinen Regeln, die für bewegliche und unbewegliche Sachen gelten sollen, aufgestellt sind, die Rechte des Grundeigentümers im besonderen normiert. Daraus folgt, daß das „Interesse" des § 905 BGB nur das des Grundeigentümers als solchen sein kann, d. h. das Interesse an der Fernhaltung von Schädigungen, welche die Benutzbarkeit des Grundstücks beeinträchtigen können. Ob nun im Einzel-

---

1) Auf die Streitfrage nach der Natur dieses Rechtes einzugehen, würde zu weit führen. Eine Stellungnahme in dieser Arbeit erübrigt sich auch. Denn mag man das Recht des Grundeigentümers am Luftraum als Eigentum am Luftraum ansehen oder nur als Ausfluß des Eigentums an einem Stück der Erdoberfläche, auf jeden Fall sind den Befugnissen des Grundbesitzers vom Gesetzgeber inhaltlich Schranken gesetzt durch den Ausschluß des Verbietungsrechtes gegenüber solchen Einwirkungen, an deren Ausschließung er kein Interesse hat. Wie man nun diese Beschränkungen bezeichnen will, bleibt sich für unsere Frage nach der Haftung des Luftschiffers gleich. Für uns ist nur wesentlich, ob der Grundeigentümer ein „Interesse" an dem Verbote des Ueberfliegens hatte oder nicht. Vergl. im einzelnen hierzu Runkel a. a. O. S. 20 ff.; Niemeyer a. a. O. S. 40.

2) Ebenso Staudinger zu § 905 Ib; Runkel a. a. O. S. 34.

3) Privatrecht S. 9.

4) a. a. O. S. 159; ebenso Staudinger zu § 905 Ib.

5) Ebenso Crome III S. 262 Nr. 22; Runkel a. a. O. S. 34.

6) a. a. O. S. 34; vergl. auch Niemeyer a. a. O. S. 40; Staudinger Ib zu § 905; anderer Ansicht Erytropel a. a. O. S. 43.

fall die Benutzung eine normale ist oder eine ungewöhnliche, ob eine wirtschaftliche oder nicht, kann bei der Entscheidung der Frage nach dem „Interesse" keine Rolle spielen. Denn wenn der Eigentümer sein Grundstück benutzt, will er es ungestört benutzen und jeder Beeinträchtigung bar sein, mag die Beeinträchtigung von ebener Erde aus erfolgen, von unten her oder aus der Luft.

Diesem unbeschränkten Freiheitsstreben des Grundeigentümers ist vom Gesetzgeber nur eine Grenze gezogen.

Mit Rücksicht darauf, daß der einzelne wegen der immer weiter um sich greifenden Industrie und Technik und des damit zusammenhängenden In- und Auseinanderlaufens der verschiedenen Interessensphären seine eigenen Wünsche und Rechte immer mehr zurückstellen muß, ist bestimmt worden, daß der Grundeigentümer sein an sich bestehendes, sozusagen absolutes Interesse an der Freiheit von jeder Beeinträchtigung nicht durchsetzen darf, wenn die Einwirkung in einer gewissen Höhe erfolgt. Die Höhe soll also gleichsam dafür entscheidend sein, ob eine Beeinträchtigung statthaft ist oder nicht.

Doch konnte diese Begrenzung auch auf die Luftschiffahrt angewandt werden?

Einige Schriftsteller [1]) bejahen dies und folgerten aus § 905 S. 2 BGB, daß es eine Höhe geben müsse, in der jedes Interesse des Grundeigentümers an der Ausschließung der Einwirkung fehle, also auch in diesen Regionen sein Verbietungsrecht entfalle. Noch die Verfasser des Entwurfes eines Luftverkehrsgesetzes waren dieser Meinung [2]). Man teilte damit den Luftraum gewissermaßen in zwei Teile und sprach die untere Schicht dem Grundeigentümer allein zu, die obere der Allgemeinheit; die Luftschiffahrt in jener Höhe konnte der Grundeigentümer verbieten, die in dieser nicht. Manche Autoren [3]) gingen sogar noch weiter und sagten, daß, wenn dem Grundeigentümer in jener Höhe kein Verbietungs-

1) So z. B. Groß a. a. O. S. 6; Brennwald a. a. O. S. 10; v. Lynker a. a. O. S. 42; Schön a. a. O. S. 6; Schröder a. a. O. S. 42; Schütz a. a. O. S. 30.

2) Begründung S. 11.

3) Dieser Meinung waren von den zu 1) Genannten: Groß, Schön, Schröder, Schütz.

recht mehr zustehe, dann dort auch sein Recht überhaupt erloschen sei.

Beide Ansichten erscheinen mir nicht richtig. Die weitergehende wird schon durch das Gesetz selbst widerlegt; § 905 S. 2 BGB schränkt das Recht des Grundeigentümers nur insoweit ein, als dieser von einer gewissen Höhe ab nicht mehr die Mitbenutzung des Luftraums soll verbieten dürfen; sein Recht besteht also weiter; es ist nur „kraft Gesetzes damit belastet, daß Einwirkungen, die ihn nicht berühren, auch seinem Verbote nicht unterliegen". Von einem Erlöschen des Rechts des Grundeigentümers kann also auch in der höchsten Höhe keine Rede sein [1]. Aber auch der weniger weitgehenden Auffassung kann nicht beigepflichtet werden. Welches ist denn die Höhe, in der jedes Interesse des Grundeigentümers aufhört? Eine bestimmte Grenze hierfür festzusetzen, wie man bezüglich des staatlichen Hoheitsrechtes am Luftraum versucht hat [2], wäre mehr oder weniger willkürlich gewesen. — Das Interesse des Grundeigentümers zu verneinen, wenn der Luftschiffer in „schwindelnder" [3], „angemessener" oder „ordnungsmäßiger" Höhe über den Erdboden dahinflog, hätte ebenfalls nicht zum Ziele geführt. Schon der Begriff selbst ist zu unbestimmt und dehnbar. Wann ist eine Höhe „angemessen", „schwindelnd", „ordnungsmäßig"? — Der Luftschiffer erreicht auch nicht sofort eine solche Höhe, kann auch während der Fahrt nicht stets dort verbleiben (etwa bei Sturm, Nebel), endlich muß er beim Landen wieder in eine „unangemessene" usw. Höhe herab. — Wer sollte außerdem entscheiden, ob das betreffende Luftschiff in „angemessener" Höhe gefahren war? Vor allem aber hatte der Grundeigentümer gegen das bloße Durchfahren des Luftraums als solches sicherlich kaum etwas einzuwenden. Sein Interesse am Unterbleiben der Luftschiffahrt lag darin begründet, daß der Luftschiffer zuweilen plötzlich landen mußte, daß aus dem Luftschiffe Gegenstände heruntergeworfen wurden oder herunterfielen, die ihn aufs schwerste

1) Kohler S. 5; ebenso Meurer S. 5; Meyer, Erschließung S. 15; Runkel S. 36.

2) Vergl. hierüber Peucker S. 35 f.

3) Solches soll nach Warschauer S. 28 Planck gelehrt haben.

schädigen konnten. Mit Recht sagte daher Warschauer[1]), was hat dieses Interesse, diese Gefahr mit der Höhe zu tun, in der das Luftschiff schwebt? Denn die Schädigungen, die von ihm ausgehen, werden mit zunehmender Höhe nicht geringer, sondern größer. — Schließlich ließe sich noch einwenden, daß der schadenbringende Körper aus der angeblich interessenfreien Zone gar bald in eine solche gelangt wäre, wo der Grundeigentümer sehr wohl ein Interesse am Unterbleiben von Beeinträchtigungen gehabt hätte[2]). Es wäre nun ein merkwürdiges Ergebnis gewesen, wenn der Grundbesitzer die von einer „nichtangemessenen", „nichtschwindelnden" Höhe ausgehenden Einwirkungen hätte verbieten und gegebenenfalls sogar Schadenersatz verlangen können, aber gegenüber solchen Störungen, deren Ausgangspunkt zufällig 100 m höher lag, macht- und schutzlos gewesen wäre[3]).

Auf das Erreichen einer gewissen Höhe konnte also der Ausschluß des Interesses des Grundeigentümers am Verbote der Luftschiffahrt und damit deren Freiheit nicht gegründet werden. Man hat daher andere Wege gewählt, um zu dem gewünschten Ziele zu gelangen.

Zitelmann[4]) gestand dem Grundbesitzer das erforderliche Interesse erst zu, wenn er durch die eigenen „unmittelbaren Folgen" der Luftschiffahrt wirklich geschädigt würde; die bloße Möglichkeit genügte ihm nicht.

Zitelmann ist aber entgegen zu halten, daß wohl nur in den seltensten Fällen ein Grundeigentümer durch die Luft-

---

1) S. 28.

2) Warschauer S. 31.

3) Auf diesen letzten Einwand könnte man freilich erwidern, daß damit die Bestimmung des § 905 S. 2 BGB überhaupt nie praktisch werden würde, da sich ja „alle Einwirkungen in horizontaler Höhe in solche von der Höhe herab verwandeln" (Warschauer S. 31). Dem steht aber entgegen, daß die etwa von einem Kohlenstäubchen, das sich von der Höhe herab auf den Boden senkt, drohenden Gefahren doch so verschwindend klein sind im Hinblick auf die Einwirkungen, welche durch die Luftschiffahrt hervorgerufen werden können, daß ein Vergleich nicht gezogen werden kann. Bei Abgabe von Ballast in kleinen Stücken, etwa aus dem geöffneten Sandsacke, wird der Grundeigentümer sich nicht beschwert fühlen, wohl aber, wenn der volle Sandsack ungeöffnet in die Tiefe gesandt wird oder das Flugzeug selbst abstürzt.

4) S. 35.

schiffahrt „unmittelbar" beeinträchtigt wird, etwa dadurch, daß Häuser und Pflanzungen durch das darüber hinfliegende Luftschiff beschädigt werden. — In § 905 BGB steht auch nicht, daß die Handlung, die im Interesse des Grundeigentümers unterbleiben soll, „unmittelbar" in ihren Folgen schädlich sein müsse [1]. — Meyer [2]) wollte statt dessen dem Grundeigentümer ein Verbietungsrecht nur dann gewähren, wenn das Ueberfliegen der Erde „unbedingt" oder auch nur „regelmäßig" mit Schaden verbunden wäre. Abstürze von Ballons gehörten zu den Seltenheiten und auch bei Flugzeugen bildeten sie nicht die Regel. Außerdem würden die Gefahren sich immer mehr vermindern, wenn man erst eine staatliche Aufsicht im Flugwesen eingeführt hätte. — Auch diese Ansicht führt nicht zu dem ersehnten Ergebnis. Abstürze sind nicht die alleinigen Schadensquellen für den Grundeigentümer. Sie, sowie sonstige Unfälle werden auch bei staatlicher Aufsicht nicht vermieden werden können. Im übrigen findet auch die Einschränkung, wie Meyer sie getroffen hat, im Gesetze keine Handhabe.

Das gleiche gilt von der Lehre Wolffs [3]), nach welcher ein Grundeigentümer Dritte dann ausschließen kann, wenn er Einwirkungen „mit Wahrscheinlichkeit" erwarten muß.

Das Interesse des Grundeigentümers soll nach dem Gesetze genügen, und ein solches ist sehr wohl schon mit der Möglichkeit der Schädigung gegeben [4]) [5]). § 905 Abs. 2 BGB gewährleistete also dem Luftschiffer die ungestörte Ausübung seines Berufes nicht.

---

1) Ebenso Warschauer S. 30; Tauber S. 9.

2) J. W. 1910, 759.

3) II, 1 § 52 II, 1.

4) Ebenso Goldfeld J. W. 1911, 565 f.; Kohler S. 10; Ludowieg S. 705; Runkel S. 41; Pattai Verhandlungen des 31. DJT. Bd. III S. 286; Staudinger I b zu § 905; Sturm S. 531; Tauber S. 18; a. A. du Chesne J. W. 1922, 225.

5) Für die Richtigkeit dieser Ansicht spricht auch § 12 Abs. 2 TWG vom 18. 12. 1899. Durch diese Bestimmung wird nämlich die Telegrafenverwaltung ermächtigt, Telegrafendrähte durch den Raum über einem Grundstücke zu ziehen, soweit dadurch nicht die Benutzung des Grundstücks wesentlich beeinträchtigt wird. Der Gesetzgeber sagt also selbst, daß ohne diese Sondervorschrift der Grundeigentümer sogar eine nur unwesentliche Beeinträchtigung durch den Telegrafendraht verbieten dürfte; er erkennt also ein Interesse am Unterbleiben jeder, auch der geringsten Störung als

§ 3.

2) Auf Grund sonstigen Rechts?

Die Folgen des soeben entwickelten, aus § 905 BGB herzuleitenden Rechtes des Grundeigentümers, das Ueberfliegen seines Besitztums zu verbieten, wären für die Luftschiffahrt schwerwiegender Natur gewesen. Das ganze Unternehmen hätte damit zum Stillstand verurteilt, ja dem Untergange geweiht werden können. Die Anlieger großer Flugplätze würden zuerst das Flugverbot erlassen haben, die in weiterer Entfernung Wohnenden ihnen gefolgt sein.

Es ist bereits betont worden, daß der einzelne jetzt seine Ansprüche immer mehr einschränken muß, daß er auf die Interessen der Mitwelt Rücksicht zu nehmen hat. Dieses Duldenmüssen des anderen greift aber nicht nur in Fällen durch, in denen der Duldende selbst bloß geringwertige Interessen aufopfert, sondern auch da, wo er ein großes Interesse an uneingeschränkter Alleinherrschaft hat.

Ein Beispiel hierfür sind die modernen Großbetriebe, wie Eisenbahnen, Gasanstalten, Bergwerke, Fabriken usw. Deren Einrichtung und Aufrechterhaltung ist von der Rechtsordnung gestattet, obwohl mit ihnen, ihrem Wesen nach, Störungen und Beeinträchtigungen der Umgebung, von Personen und Sachen verbunden sind, die durch keine Sorgfalt abgewendet werden können. Auch hier stehen sich also zwei Interessen gegenüber, das des Unternehmers, der den Betrieb ohne Gefahr für andere nicht durchführen kann, und das der Nachbarschaft, welche in ihrer körperlichen und vermögensrechtlichen Integrität nicht verletzt werden will. Der Grund, daß solche gefahrvollen Betriebe trotzdem zugelassen werden, liegt darin, daß sie neben ihren eigenen Interessen auch solche vertreten und fördern, die vom allgemein menschlichen und kulturellen Standpunkt aus so bedeutsam erscheinen, daß sie das entgegenstehende Interesse des einzelnen überwiegen [1].

---

an sich bestehend an. Wenn aber dieses Interesse am Verbote der Telegrafenverwaltung gegenüber bejaht wird, um wieviel eher ist es dann bezgl. der Luftschiffahrt anzunehmen, mit der doch stets große Gefahren verbunden sind! Vgl. Runkel S. 39 ff.

1) Vergl. hierzu Merkel S. 59; Müller Erzbach S. 365 f.; Palm S. 30 f.

Wie nun der Grundbesitzer alle diese Beeinträchtigungen dulden muß, wie er es auf sich zu nehmen hat, daß z. B. durch Bergbau den Feldern das Wasser entzogen wird oder sich Senkungen bilden [1]), so muß er es in gleicher Weise und aus demselben Grunde über sich ergehen lassen, daß ihm aus der Luft durch Flugzeuge Gefahren drohen.

Tauber [2]) wandte zwar ein, daß letztere Duldungspflicht dem Grundeigentümer nicht wie in vielen anderen Fällen durch Sondergesetz auferlegt sei. Selbst wenn Kulturbedürfnisse auf dem Spiele ständen und eine Abänderung bisheriger Normen verlangten, so könnten doch nicht plötzlich positive Gesetzungsbestimmungen anders und gewaltsam ausgelegt werden. — Tauber verkannte damit die Beweglichkeit des Lebens und des Fortschrittes. Diese lassen sich nicht in enge §§ fesseln. Die Gesetzesmaschine arbeitet oft nicht so schnell, als die Zeit es erfordert. Vor allem aber ist doch der Grundgedanke sämtlicher Sonderbestimmungen ein zu allgemeiner, als daß er nur an diese einzelnen Gesetze gebunden wäre und nur bei ihnen allein Geltung finden könnte.

Gerade im Allgemeininteresse mußte der Grundbesitzer auch ohne ausdrückliche Gesetzesauflage das Ueberfliegen seines Eigentums dulden. Aus diesen Erwägungen heraus war vor Erlaß des Luftverkehrsgesetzes die Benutzung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge frei [3]). Damit soll nun aber nicht gesagt sein, daß für die Luftschiffahrt der § 905 BGB aufgehoben und der Grundeigentümer schutzlos der Willkür der Luftschiffer preisgegeben gewesen wäre. Das Verbietungsrecht als solches blieb dem Eigentümer erhalten. Er durfte auch weiterhin das etwa allzuniedrige Fahren über seinem Besitztume verbieten. Durch solche Maßregeln wird ja die Luftschiffahrt nicht gefährdet. Das Verbietungsrecht des § 905 BGB sollte nur insoweit eingeschränkt werden, als es nicht bis zur letzten Konsequenz, dem Verbote der Luftschiffahrt schlechthin, durchgeführt werden durfte [4]).

---

1) Preuß. Berggesetz § 148.

2) S. 12.

3) So auch Kohler S. 10; Warschauer S. 32 Anm. 5; Merkel S. 63; RG 100, 93 f.; RG DJZ 1920, 913 f.

4) Vergl. hierzu Jung Jhrgs Jhrb 69, 157.

II. Haftung für Verletzung des Grundeigentums.

§ 4.

1) Haftung bei Verschulden.

Nachdem wir gesehen haben, daß der Eigentümer das Ueberfliegen seines Grund und Bodens nicht verbieten durfte, wollen wir untersuchen, auf Grund welcher gesetzlicher Vorschriften er, wenn sein Besitztum bei einem solchen Fluge oder sonstwie beschädigt wurde, von dem betreffenden Flugzeughalter Schadensersatz verlangen konnte.

Da in unserem Rechtssystem zwischen schuldhafter und schuldloser Schadenszufügung unterschieden wird, so mag auch den folgenden Ausführungen diese Einteilung zugrunde gelegt werden.

Im Falle des Verschuldens des Halters war die Rechtslage verhältnismäßig einfach.

Eines ist hierbei freilich zu beachten. Selbst wenn man, was wir eben abgelehnt haben, dem Grundeigentümer ein Verbietungsrecht nach § 905 BGB zubilligte, konnte man allein in dem Durchfahren des fremden Luftraums entgegen dem Verbote des Eigentümers und trotz etwaiger Kenntnis des Halters von diesem Verbote noch keine zum Ersatz des dadurch entstandenen Schadens verpflichtende Handlung sehen [1]). Der Gesetzgeber unterscheidet zwischen einem Unterlassungsanspruch aus § 1004 BGB und einem Ersatzanspruch aus den §§ 823 ff. daselbst; beide Ansprüche sind voneinander unabhängig und jeder an besondere, selbständige Voraussetzungen geknüpft. Mochte im Einzelfall auch wirklich eine Klage aus § 1004 BGB gegeben gewesen sein — hiervon ist noch weiter unten zu reden —, der Umstand, daß der Luftfahrzeughalter jenem Unterlassungsanspruch zuwider gehandelt hatte, reichte für sich allein zur Gewährung eines Schadensersatzanspruchs aus den §§ 823 ff. nicht aus. Letzterer erforderte vielmehr, daß der Luftschiffer sonstwie, durch diesen oder jenen Handgriff, durch diese oder jene Tätigkeit schuldhaft gehandelt hatte [2]).

Auch aus der Tatsache, daß der Luftschiffahrt als solcher stets gewisse Gefahren anhaften, oder daß sie sich gerade in

1) a. A. Zitelmann S. 35; auch Sturm S. 532; Tauber S. 10.
2) Ebenso Runkel S. 41; Staudinger Nr. 6 zu § 1004.

dem zur Beurteilung stehenden Falle in ihren Folgen als gefahrvoll gezeigt hatte, konnte noch kein Verschulden im Sinne des § 823 BGB hergeleitet werden [1]. Man wäre damit wieder in alte Fehler zurückverfallen und hätte gewaltsam ein Verschulden konstruiert, nur um zu einem angemessenen Ergebnisse zu gelangen. Es sei nur erinnert an die Entscheidung des Oberappellationsgerichts München vom 16. 4. 1861 [2], nach welcher „der Betrieb einer Eisenbahn notwendig und unzertrennbar eine kulpose Handlungsweise mit sich führe"; denn eine Handlung sei kulpos, „wenn der Handelnde wissen mußte, daß sein Tun einen Schaden verursachen könne, und er dessen ungeachtet die Handlung vornehme"; ferner an jene Entscheidung [3], in der gelegentlich der Beschädigung eines Grundstücks infolge Absickerns des Kanalwassers die Bauführung bei Herstellung des Kanals als „an sich" „kunstgerecht und sachgemäß" anerkannt, ein Schadensersatzanspruch dem Grundeigentümer aber dennoch zugesprochen wurde, weil der „Erfolg" gezeigt habe, „daß die Wahl der Mittel eine kulpose gewesen".

Derartige Konstruktionen sind unhaltbar. Wegen schuldhafter Grundstücksbeschädigung konnte der Luftfahrzeughalter nur haftbar gemacht werden, wenn er wirklich im Einzelfall durch ein bestimmtes Verhalten den Tatbestand einer unerlaubten Handlung erfüllt hatte. So war der Luftschiffer nach § 823 Abs. 1 BGB schadensersatzpflichtig, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig das Eigentum eines andern verletzte. Vorsätzlich hatte er gehandelt, wenn er tätig geworden war in dem Bewußtsein, einem anderen Schaden an seinem Eigentum, an seinem Grundstück und dessen wesentlichen Bestandteilen anzurichten; fahrlässig, wenn er bei pflichtgemäßer Sorgfalt hätte voraussehen müssen, daß bei seinem Handeln ein Schaden erwachsen könnte.

Als solches vorsätzliches Tun war etwa das Landen auf fremdem Grund und Boden zu beurteilen [4]. Denn ein Luft-

1) Ebenso Groß S. 45; Linkelmann S. 60, 115; Kipp S. 644; Niemeyer S 48; Meili, Blätter S. 245; RG 78, 172; Bredow-Müller, Erl. C V zu § 1 Abs. 1 (S. 40); vgl. auch Jung, Delikt S. 102 f.; Jhrgs. Jhrb. 69, 123.

2) Seuffert Archiv 14, 358.

3) Bl. f. RAnw. 22 85.

4) Vgl. Kipp S. 644; Niemeyer S. 35 f.; Runkel S. 44; RG 66, 251.

schiffer muß mit der Möglichkeit rechnen, daß bei der Landung Gegenstände, die sich auf dem Erdboden befinden, beschädigt werden. In diesem Bewußtsein, daß ein Schaden entstehen könne, landet er. Dieses aber reicht zum mindesten für die Annahme des Eventualdolus aus.

Dasselbe gilt von der Abgabe von Ballast. Bodenheims[1]) Auffassung, daß durch eine ordnungsmäßige Ballastabgabe der Grundeigentümer nicht berührt werde, wird in vielen Fällen zutreffen, z. B. wenn solcher in kleinen Stücken abgeworfen wird; dieses ist aber durchaus nicht die Regel. Auch die Meinung Friedrich's[2]), daß eine Ballastabgabe stets eine Notstandshandlung bedeute, ist irrtümlich. Nur manchmal wird eine Notlage dazu zwingen, aber nicht immer[3]).

Unbedenklich war ferner der Luftfahrzeughalter für haftbar zu erklären, wenn er schuldhaft gegen ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB verstoßen und dabei Schaden angerichtet hatte, indem er etwa einer Polizeiverfügung zuwider eine bestimmte Ortschaft überflog und abstürzte[4]).

Auch auf § 831 BGB konnte der geschädigte Grundeigentümer unter Umständen seinen Ersatzanspruch stützen, dann nämlich, wenn nicht der Halter selbst, sondern ein Angestellter von ihm das schadenbringende Fahrzeug geführt hatte. Allerdings stand hier dem Unternehmer der Exkulpationsbeweis nach § 831 Abs. 2 BGB offen.

In allen diesen Fällen haftete also der Luftschiffer dem Grundbesitzer auf Schadensersatz, theoretisch wenigstens. Denn in Wirklichkeit hätte wohl der Verletzte, wenn anders keine Möglichkeit vorhanden gewesen, auch bei schuldloser Schadenszufügung Ersatz zu verlangen, meist nichts erreicht. Auf Grund des § 823 BGB konnte ihm ja der Schadensersatz nur zugesprochen werden, wenn er zu beweisen vermochte, daß sein Schaden auf ein schuldhaftes Verhalten des Luft-

1) Privatrecht S. 10.

2) S. 730.

3) Vgl. auch Bodenheim S. 20; Goldfeld S. 566; Groß S. 14.; Kipp S. 643; Meurer S. 15 f.; Runkel S. 44; Siehr S. 198, 202; Tauber S. 17 ff.

4) Auf die Streitfrage, ob eine derartige Polizeiverordnung zu den „Schutzgesetzen" des § 823 Abs. 2 BGB zu rechnen ist, einzugehen, würde hier zu weit führen. Ich möchte die Frage mit der h. M. bejahen. Vgl. hierzu Enneccerus I, 2 § 452 I, 2.

schiffers zurückzuführen war, daß dieser den Apparat falsch gehandhabt hatte und zwar schuldhaft falsch. Ein solcher Nachweis war aber sehr schwer zu erbringen, einmal weil der Eigentümer bei dem Vorgange, der als Folge die Schadenszufügung hatte, nicht dabei war, sondern erst von den üblen Folgen betroffen wurde; sodann weil er als Laie nicht die nötige Fachkenntnis besaß, um selber darzutun, wieso den Halter ein Verschulden traf; dem Sachverständigen aber konnte er meist nicht die erforderlichen Unterlagen für ein Gutachten erstatten [1]). Damit wäre also sein Recht illusorisch geworden.

Abschließend können wir aber jedenfalls feststellen, daß bei schuldhafter Grundstücksbeschädigung dem davon betroffenen Eigentümer unstreitig ein Ersatzanspruch gegen den Luftfahrzeughalter zustand.

2) Haftung ohne Verschulden.

§ 5.

a) Bei Notstand.

Schwieriger als die Begründung der Haftpflicht des Luftschiffers für verschuldete Schadenszufügungen war vor Erlaß des Luftverkehrsgesetzes die rechtliche Konstruktion von Ersatzansprüchen dann, wenn dem Halter kein Verschulden zur Last fiel.

Eine Gruppe bot zwar auch hier zu Bedenken keinen Anlaß: die der Notstandshandlungen. Hierzu waren namentlich die Notlandungen zu zählen, ganz gleich, ob die Notlage aus der Natur des betriebenen Apparates entsprungen war, weil etwa der Motor ausgesetzt hatte, der Betriebsstoff ausgegangen, die Ballonfüllung entwichen war, oder ob sie auf äußeren Umständen beruhte wie Nebel, der eine Orientierung unmöglich machte, oder Unwetter, welche die Weiterfahrt hinderten. Auch das Geben von Ballast gehörte unter Umständen hierher [2]).

---

1) Vgl. Runkel S. 46 f.; Dungs S. 543; vgl. auch Begründung zum Entw. eines LVG S. 17.

2) Vgl. hierzu das im vorigen § Gesagte.

war, was jedesmal geprüft werden mußte, die sich später als schädlich für den Grundeigentümer erweisende Tätigkeit des Luftschiffers zur Abwendung drohender gegenwärtiger Gefahren notwendig gewesen und der von dieser zu erwartende Schaden unverhältnismäßig größer als die voraussichtliche Verletzung des Grundstücks, hatte sich ferner der Halter selbst, nicht etwa nur ein Angestellter von ihm, in dieser Notlage befunden, so hatte der Halter nach § 904 BGB den angerichteten Schaden zu ersetzen. Die Frage des Verschuldens schied hier aus.

b) In sonstigen Fällen.

Die verschiedenen Theorien.

§ 6.

aa) OLG Köln — Linckelmann.

Die Fälle des Notstandes sind aber nicht die einzigen, bei denen das schadenbringende Ereignis nicht auf einem Verschulden des Luftfahrzeughalters zu beruhen brauchte. Es gab auch noch zahlreiche andere, wo sogenannte „Zufälle" mitspielten.

Auf verschiedene Weise hat man dem Geschädigten bei derartigen Gelegenheiten zu angemessenem Schadensersatz verhelfen wollen.

Versuche freilich, ähnlich dem des OLG Köln [1]), welches, um eine unbedingte Haftung des Unternehmers einer Kleinbahn für Schädigung durch Funkenflug aussprechen zu können, aus § 904 BGB, dessen Satz 2 gegen den im Notstand in das Eigentum eines anderen Eingreifenden ausdrücklich einen Schadensersatzanspruch gewährt, die Schlußfolgerung zog, daß, weil hier von Verschulden keine Rede sei, im allgemeinen auch, und noch viel weniger, bei Eigentumseingriffen anderer Art ein Verschuldensnachweis notwendig sei, hat man bezüglich der Luftschiffahrt nicht gemacht. Und mit Recht nicht! Denn man hätte, wie damals das OLG Köln, das Wesen des Ersatzanspruches aus § 904 BGB, das ein anderes ist

1) Zitiert nach RG 58, 132.

als das des Anspruchs aus den §§ 823 ff. [1]), völlig verkannt [2]).

Linckelmann [3]) suchte statt dessen eine Schadensersatzpflicht des Luftschiffers für schuldlose Grundstücksverletzung mit der actio negatoria in ihrer restitutorischen Funktion zu begründen: Der Grundeigentümer, dessen Recht in anderer Weise als durch Entziehung oder Vorenthaltung des Besitzes „beeinträchtigt" werde, habe nach § 1004 BGB einen Anspruch auf Beseitigung der Beeinträchtigung. In diesem Falle liege die Beeinträchtigung in dem Schaden, den das abgestürzte Luftschiff oder ein Teil desselben angerichtet habe. Die Beseitigung dieser Beeinträchtigung aber bestünde in der Wiederherstellung der beschädigten Sache oder, so weit dies nicht mehr möglich sei, in Schadensersatz. — Dieses ist nicht richtig. Der Schaden ist nicht die „Beeinträchtigung", die der Gesetzgeber in § 1004 BGB fordert, sondern nur die Wirkung einer einmaligen, vorübergehenden Beeinträchtigungshandlung. Es genügt aber nicht, daß die Wirkung einer einmaligen Handlung fortdauert, es sei denn, daß diese selbst einen Widerspruch mit der Integrität des Grundstücks darstellt, wie z. B. das auf dem Felde liegende abgestürzte Flugzeug als solches. Die Auffassung Linckelmanns würde auch letzten Endes zu einer allgemeinen Haftung aus jeder unverschuldeten Schadensverursachung führen, was mit den Bestimmungen unseres Rechts (823 ff.) nicht in Einklang zu bringen ist. Die Theorie Linckelmanns war also abzulehnen [4]).

§ 7.

bb) Kipp.

Einen anderen Weg zur Begründung einer Schadensersatzpflicht des Luftfahrzeughalters ohne Verschuldensnachweis hatte Kipp [5]) beschritten.

---

1) Vgl. hierüber unten § 8.

2) Vgl. RG 58, 132 f.; vgl. a. Jung, Jhrgs. Jahrb. 69, 153 f.; Tauber 16 ff.

3) Luftschiffahrt S. 8. f.

4) Ebenso Bodenheim S. 26; Crome III § 419 S. 424; Staudinger I a zu § 1004; Niemeyer S. 41 f.; Peuker S. 60; Planck Erl. 5 zu § 905; Runkel S. 55 f.; Zitelmann S. 36; RG 45, 299 f.; RG 60, 140.

5) J. W. 1908, 643 f.

Im Hinblick auf einen vom Reichsgericht namentlich bezgl. der Eisenbahn entwickelten „Grundsatz", daß, „wo immer dem beeinträchtigten Eigentümer der Anspruch auf Beseitigung der Beeinträchtigung und Unterlassung der Störung entzogen sei", ihm als Ersatz hierfür ein vom Verschuldensnachweis unabhängiger Schadensersatzanspruch gewährt werden müsse[1][2]), folgerte er, ausgehend davon, daß nach § 905 Satz 2 BGB der Eigentümer die Luftschiffahrt über seinem Grund und Boden zu dulden habe, wenigstens so weit sie in angemessener Höhe vonstatten gehe, daß diese Duldungspflicht nur unter den Vorbehalt einer unbedingten Schadensersatzpflicht auferlegt werden könne. Ihm schlossen sich an Meurer[3]), Groß[4]), Staudinger[5]), v. Lynker[6]).

Kipps Lehre fand bald Widerspruch.

Ludowieg[7]) und ihm folgend Sturm[8]) hielten den Grundsatz des Reichsgerichts zwar für richtig, jedoch auf die Luftschiffahrt nicht für anwendbar; § 905 S. 2 BGB zwänge den Grundeigentümer nicht, die Luftschiffahrt oberhalb seines Grundstücks zu dulden. Deshalb könne auch der Luftfahrzeughalter nicht ohne weiteres für haftbar erklärt werden. — Ihnen ist bis auf das Ergebnis, die Verneinung der unbedingten Schadensersatzpflicht überhaupt, Recht zu geben. Wie wir oben gesehen haben, hätte der Eigentümer nach § 905 BGB jedes Ueberfliegen seines Besitztums an sich verbieten können, da ein Interesse an der Ausschließung sehr wohl vorgelegen hätte. Die eine Voraussetzung, von der Kipp ausgegangen ist, besteht also u. E. garnicht[9]). Schon deshalb ist seine Lehre zu verwerfen. Aus diesem Grunde würde es sich eigentlich

---

1) Vergl. die bei Kipp, J. W. 1908, 643 ff., und bei Staudinger insbes. zu § 906 IV f. angeführten Entscheidungen; vergl. auch Meisner, J. W. 1922, 766 ff.

2) Ob dieser „Grundsatz" richtig ist, darüber vergl. den folgenden §.

3) S. 16.

4) S. 49.

5) § 905 I h.

6) S. 47.

7) S. 705; vergl. auch Tauber, J. W. 1921, 666.

8) S. 531.

9) Auch die andere: der „Grundsatz" des RG ist nicht haltbar, wie wir im folgenden § sehen werden.

auch erübrigen, auf die zahlreichen Einwendungen der anderen Gegner einzugehen. Aber der Vollständigkeit halber und vor allem, weil unsere Auffassung, daß nämlich der Grundeigentümer mit Rücksicht auf die Interessen der Allgemeinheit den Luftverkehr über seinem Grundstücke nicht untersagen durfte, im Ergebnisse mit der Kipp'schen Theorie übereinstimmt und der von uns vertretenen, später darzulegenden Auffassung die gleichen Bedenken wie Kipp entgegengehalten werden könnten, mag dieser Einwand unberücksichtigt bleiben.

Als weiterer Gegner wäre zunächst Bodenheim [1]) zu nennen. In den Voraussetzungen: der Duldungspflicht des Grundeigentümers nach § 905 Satz 2 BGB und der Anerkennung des vom Reichsgericht aufgestellten Grundsatzes stimmte er zwar mit Kipp überein [2]), meinte aber, daß die Luftschiffahrt mit der Eisenbahn, bei der das Reichsgericht den genannten Satz hauptsächlich praktisch verwertet habe, nicht verglichen werden könnte. Die Konzessionierung der Eisenbahn enthalte eine Verfügung der Staatsgewalt zugunsten einer bestimmten Person, die Luftschiffahrt dagegen mache von einer allen Menschen gewährten Freiheit Gebrauch. Denselben Standpunkt nahmen auch Meyer [3]), Niemeyer [4]) und Sturm [5]) ein.

Ihre Einwendungen sind jedoch nicht stichhaltig. Legte man einmal der Luftschiffahrt den Satz zugrunde, daß sie nach § 905 Satz 2 BGB gewährleistet sei, und erkannte man die Gedankengänge des Reichsgerichts als richtig an, so mußte man diese auch auf die Luftschiffahrt anwenden. Man würde zu engherzig sein, wollte man jenem Prinzip nur dann Geltung verschaffen, wenn durch Staatsakt einer bestimmten Person ein Privileg erteilt worden ist. Mag auch bei der Kleinbahn und bei gewerblichen Unternehmen nur eine bestimmte Person bevorzugt werden, der Grund, weshalb der betroffene Eigentümer den Schadensersatzanspruch ohne Verschuldensnachweis

1) Privatrecht S. 27.

2) Privatrecht S. 9, 27.

3) J. W. 1910, 740.

4) S. 41.

5) S. 531 f.; freilich nur soweit es sich um die Analogie mit der Eisenbahn handelt.

erhält, ist der, daß ihm im Allgemeininteresse das Recht entzogen ist, das Unternehmen als solches zu verbieten und auf Stillegung zu klagen. Dieser Grund trifft auch für die Luftschiffahrt zu. — Das Reichsgericht hat sich ferner — die Berechtigung dazu sei hier unterstellt — bei Aufstellung seines Grundsatzes auf Vorschriften bezogen, die nicht nur bestimmten Personen Rechte zuerkennen, sondern allgemeiner Natur sind, wie die §§ 904, 867 BGB. Aus diesen Erwägungen sind die Bedenken Bodenheims und seiner Anhänger zurückzuweisen [1]. — Einen ähnlichen Einwand wie den eben abgetanen erhob auch Brückner [2]. Er verneinte die Anwendbarkeit des reichsgerichtlichen Grundsatzes deshalb, weil es sich in den Fällen, in denen das Reichsgericht eine unbedingte Schadensersatzpflicht statuierte, um konzessionierte Betriebe gehandelt habe, deren offensichtliche Nachteile der Eigentümer in unmittelbarer Nähe seines Grundstücks dulden müßte; die Vorschrift des § 905 Satz 2 BGB aber versage den Schutz gegenüber Einwirkungen in entlegenen Regionen, in denen ein Rechtschutzinteresse aufhöre.

Auch das ist nicht richtig. Abgesehen von der falschen Auslegung von § 905 Satz 2 a. a. O. und der daraus hergeleiteten Anwendbarkeit dieses § auf die Luftschiffahrt verkannte Brückner gleich Bodenheim den wahren Grund der Entschädigungspflicht. Nicht auf die mehr oder weniger große Entfernung der Störungsquelle kommt es an, sondern darauf, ob der Eigentümer sein Interesse durchsetzen darf oder nicht.

Ebenfalls unbegründet sind die Beanstandungen Linckelmanns [3], welcher zwar Kipp bezgl. der einen Voraussetzung, daß nämlich der Eigentümer die Luftschiffahrt dulden müsse, zustimmte, dagegen das angezogene Rechtsprinzip ablehnte, weil dieses nur auf Billigkeitserwägungen beruhe, worauf Schadensersatzansprüche niemals gestützt werden dürften.

Zitelmann [4] trat letzterem bei.

1) Ebenso Runkel S. 54; Groß S. 48; Kohler, Luftschiffahrtrecht S. 14; Staudinger § 906 IV f.; RG 100, 75.

2) S. 704.

3) S. 8 f.

4) S. 34.

Beide haben aber Unrecht. Es soll nicht bestritten werden, daß auch Billigkeitserwägungen, vielleicht sogar hauptsächlich Billigkeitserwägungen, den Anlaß zur verschärften Haftung gebildet haben, daß auch die Formulierung, wie wir noch sehen werden, keine glückliche ist; durch diese Umstände wird aber der Bestand des Prinzips als solchen nicht berührt [1]).

Schließlich muß noch Warschauer [2]) genannt werden. Dieser mißverstand Kipp völlig. Nach seiner Meinung lehrte dieser, daß das Interesse des Grundeigentümers an dem Ausschluß von Einwirkungen im Sinne des § 905 Satz 2 dann fehle, wenn der Eigentümer wisse, daß die strenge Haftung des Luftschiffers ihm Gewähr biete gegen eventuelle Schäden an Leib und Gut, und daß deshalb diese strenge Haftung dem Sinn des § 905 entsprechen müsse, weil sonst das Interesse an der Ausschließung regelmäßig zu bejahen sei [3]).

Diese Theorie hielt er aus zwei Gründen für falsch: Einmal könne das Interesse an dem Ausschlusse sehr wohl über das an vollem Schadensersatz hinausgehen, z. B. bei Verletzungen an Leib und Leben; sodann könne dem Eigentümer nach § 905 a. a. O. niemals ein Einspruchsrecht zustehen, da jedem noch so erheblichen Interesse an der Ausschließung, bei noch so großer Gefahr der Einwand entgegengesetzt werden könne, daß sein Interesse durch die strenge Haftung aufgehoben werde, was dem klaren Wortlaut des Gesetzes widerspreche [4]).

Eine solche Auffassung, wie sie Warschauer behauptete, hatte aber Kipp garnicht vertreten. Zunächst konnte der Grundeigentümer nach Kipp theoretisch sein Einspruchsrecht gegen Fahrten in nicht ordnungsmäßiger Höhe geltend machen. Vor allem aber hatte Kipp eine Gleichwertigkeit des Interesses des Eigentümers an dem Ausschluß einer Einwirkung mit dem Anspruch auf Schadensersatz nicht gelehrt.

Wegen dieses Irrtums über die Theorie Kipps als solche erübrigt es sich, auf die Einwendungen Warschauers weiter einzugehen [5]).

---

1) Aehnlich Kunkel S. 53.

2) S. 32 ff.

3) S. 33.

4) S. 33.

5) Ebenso Meyer, J. W. 1910, 740, Anm. 14; Kunkel S. 52.

Fassen wir das Bisherige zusammen, so sehen wir, daß die Konstruktion eines Schadensersatzanspruches ohne Verschuldensnachweis, wie sie Kipp versuchte, von den Voraussetzungen abgesehen, den Einwendungen ihrer Gegner standhielt. Da Kipp aber von unrichtigen Voraussetzungen ausging, muß auch sein Versuch als mißlungen bezeichnet werden.

§ 8.

cc) Reichsgericht.

Auf eigene Art hatte das Reichsgericht die unbedingte Schadensersatzpflicht des Luftfahrzeughalters begründen wollen [1]). Die Freiheit der Luftschiffahrt hielt es aus den zu Anfang unserer Abhandlung dargelegten allgemeinen Erwägungen, aus kulturpolitischen Gründen für gegeben.

Wie nun, so führte das Reichsgericht aus, in anderen Fällen der Entziehung eines Verbietungsrechts durch Sonderrechtsnorm dem Grundeigentümer als Surrogat ein vom Verschuldensnachweis unabhängiger Ersatzanspruch zugesprochen worden sei, so müsse ihm dieser auch bei Luftschäden zugebilligt werden [2]).

So richtig und billig diese Lehre sicherlich in ihrem Ergebnis ist, so anfechtbar erscheint sie in ihrem Aufbau

Das Reichsgericht verquickt miteinander zwei durchaus verschiedene Ersatzansprüche.

In einigen Fällen unseres Rechtslebens kann der Grundeigentümer in der Tat den Eingriff eines anderen in seine Rechtsgüter nicht verbieten, ist ihm ein sonst bestehender Anspruch auf Beseitigung der Beeinträchtigung bezw. Unterlassung künftiger Störungen entzogen. Hierher gehören z. B. die vom Reichsgericht und auch von Kipp genannten §§ 904, 867 BGB, ferner die §§ 912, 917 daselbst. Als Ausgleich dafür, daß der Eigentümer gegenüber diesen Störungen nichts unternehmen darf, daß er kein Notwehrrecht hat, daß er gleichsam „enteignet" ist, hat ihm der Gesetzgeber einen vom Verschulden

1) Vergl. hierzu Meisner, J. W. 1922, 767 ff.; andererseits Seligsohn, J. W. 1922, 1511.

2) RG. 58, 130 ff.; 70, 152; 90, 50; 97, 25; 100, 72; RG, D. J. Z. 1920, 913.

losgelösten Schadensersatzanspruch gewährt, von Jung [1]) treffend „Entschädigung für Enteignung" genannt.

Ganz anders liegt dagegen die Sache bei der Eisenbahn und den behördlich genehmigten Anlagen im Sinne des § 26 GO, welche Fälle das Reichsgericht den ebengenannten gleichsetzen will; auch die Luftschiffahrt gehört in diese Reihe [2]). Mag hier der gestörte Eigentümer den Betrieb der Eisenbahn, der Fabriken usw. als solchen nicht verbieten können, das Verbietungsrecht gegenüber der einzelnen Störung, der gegenwärtigen wie der zukünftigen, ist ihm damit noch nicht genommen. Dieses Recht hat er auch weiterhin. Er kann auch von dem Unternehmer einer konzessionierten Anlage verlangen, daß diese etwa erst zu einer bestimmten Zeit in Gang gesetzt wird, daß sie in der Nacht stilliegt, daß besondere Vorrichtungen gegen Abdämpfe getroffen werden usw. usw. Es stand und steht dem Eigentümer, wie wir schon oben (§ 3 a. E.) gesagt haben, auch nichts entgegen, vom Luftschiffer zu fordern und gegebenenfalls im Prozeßwege zu erzwingen, daß dieser das besonders niedrige Fahren über seinem Grundbesitz oder das stete Abwerfen von Ballast unterläßt. In allen diesen Fällen ist dem Grundbesitzer der Unterlassungsanspruch nicht versagt; sogar von seinem Notwehrrechte könnte er Gebrauch machen. Derartige Maßregeln stellen ja den Bestand und die Lebensfähigkeit des Unternehmens nicht in Frage. Andererseits liegt darin, daß, wenn eine Schutzmaßnahme unmöglich oder auch nur untunlich ist, er nicht Stillegung des Betriebes, Einstellung der Luftschiffahrt schlechthin verlangen kann, noch keine Entziehung des Anspruchs auf Unterlassung von Störungen. Mit der Verwandlung in eine bloße Schadensersatzklage ist, wie Jung [3]) sagt, „die Negatorienklage zwar inhaltlich beschränkt, aber auch nur beschränkt. Für gewisse Fälle wird hier bloß vorweggenommen, was sonst immer eintritt, wenn nämlich eine Störung gänzlich in der Vergangenheit liegt". Daraus folgt, daß der in diesen Fällen gewährte Schadens-

---

1) Jhrgs. Jahrb. 69, 157.

2) So ausdrücklich RG, D. J. Z. 1920, 913; RG 100, 74.

3) Jhrgs. Jahrb. 69, 158, wenn auch ohne Beziehung auf die Luftschiffahrt.

ersatz mit der oben genannten „Entschädigung für Enteignung" nicht identisch ist [1]).

In Wirklichkeit sah auch das Reichsgericht in der eben skizzierten zweiten Gruppe den Unterlassungsanspruch nicht für entzogen an, wie besonders aus einer Entscheidung vom 13. Juni 1906 [2]) erhellt.

Infolge Undichtwerdens eines Gasrohres auf einer Straße war in einem anliegenden Hause eine Explosion entstanden. Das Reichsgericht verweigerte dem Geschädigten einen Ersatzanspruch gegen die Gasanstalt. In der Begründung seines Standpunktes betonte es ausdrücklich, daß dem Dritten, wenn er auch nicht auf Einstellung der Gasanstalt klagen könne, doch die Eigentumsstörungsklage weiter und unbeschadet des § 26 GO zustünde, daß die Anstellung einer solchen Klage durch den Eintritt des Schadens überholt werden könne, wie der vorliegende Fall gezeigt habe, daß derartiges aber in allen Verhältnissen möglich sei, jedenfalls hier nicht mit den die Vorbeugung des Schadens erschwerenden Bestimmungen des § 26 GO zusammenhinge.

Von einer Entziehung des Verbietungsrechtes des Grundeigentümers konnte somit nicht gesprochen werden, auch nicht gegenüber der Luftschiffahrt. -- Durch welche Sonderrechtsnorm sollte dieses Recht auch entzogen worden sein? Die allgemeinen Erwägungen, die kulturpolitischen Gründe dürften als eine solche nicht bezeichnet werden können. — Die Theorie des Reichsgerichts würde ferner dem geschädigten Eigentümer nicht immer zu seinem Rechte verholfen haben. Wenn nämlich dieser Schadensersatzanspruch nur ein Surrogat, einen „Ersatz" für die Entziehung eines Unterlassungsanspruchs darstellen sollte, so mußte im Einzelfall auch an sich ein solcher zur Abwehr der schadenbringenden Einwirkung geeigneter Unterlassungsanspruch bestanden haben, mußten also stets die Voraussetzungen des § 1004 BGB vorhanden gewesen sein [3]). Mit dem Verbietungsrecht aus § 905 BGB war dem Grund-

---

1) a. A. Adler S. 13; Bodenheim D. J. Z. 1922, 435; Kohler, Luftfahrtrecht S. 13, 14; Palm S. 54, die auch diese Haftung unter dem Begriff „Entschädigung für Enteignung" bringen wollen.

2) RG 63, 374.

3) Ebenso Meisner J. W. 1922, 767.

eigentümer aber noch nicht ohne weiteres ein Abwehrrecht gegeben; auch hier hatte dem in der Folge sich als schädlich erweisenden Uebersliegen des betreffenden Grundstücks eine Beeinträchtigung vorausgehen müssen [1]), was keineswegs stets der Fall ist. Schließlich wäre durch das Haftungsprinzip des Reichsgerichts nur dem Grundeigentümer Schutz gewährt worden; die überwiegende Masse der Menschheit wäre leer ausgegangen. Schon dieses Ergebnis allein würde, wo doch unser Recht eine besondere Kategorie von Menschen nicht bevorzugt, sondern alle nach gleichen Grundsätzen behandelt, zum mindestens eigenartig berühren und Zweifel an der Richtigkeit des Prinzips laut werden lassen.

In allen diesen Punkten ist also die Begründung, die das Reichsgericht für einen vom Verschuldensnachweis losgelösten Schadensersatzanspruch geben wollte, nicht stichhaltig.

§ 9

dd) Goldfeld.

Gefährdungshaftung.

Eine verschärfte Haftung des Luftfahrzeughalters ließ sich u. E. vor Erlaß des Luftverkehrsgesetzes nur als sog. Gefährdungshaftung durchführen.

Schon Goldfeld [2]) hatte bei der Bekämpfung der Theorie Kipps diese Auffassung vertreten. Den hinreichenden Grund einer Haftung des Luftschiffers sah er darin, daß dieser durch die Inbetriebsetzung eines gefährlichen Apparates eine gemeine Gefahr für Personen und Sachen hervorgerufen habe. In solchen Fällen aber entspreche es dem Willen des Gesetzgebers, wenngleich dieser nicht klar zu Tage trete, daß der Handelnde für die gefährlichen Folgen seines Tuns einstehen müsse.

Anhänger fand Goldfeld für seine Lehre nicht. Man bezeichnete sie als „Billigkeitserwägungen, die lediglich de lege ferenda zu verwerten“ seien [3]).

Dem können wir nicht zustimmen.

---

1) BGB Komm., Bem. 1 und 5 zu § 1004; RG, Warn. 11, Nr. 330.
2) S. 565 f.
3) Runkel S. 57; vergl. auch Dungs S. 541.

Die Luftschiffahrt ist das letzte Glied in der Kette der modernen Verkehrsmittel. Sie alle schufen neue Gefahrenquellen für das unbeteiligte Publikum, sie alle erweckten deshalb auch ein besonderes Verlangen nach besonderem Schutz, d. h. eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende, verschärfte Haftung. Man strebte insoweit wieder zur sog. Verursachungshaftung [1]).

Wie nun die natürliche Entwicklung der Verkehrsmittel nur eine allmähliche war, so ist auch die Fortbildung des Schadensersatzrechtes von der Verschuldens- zur Verursachungshaftung hin nur langsam erfolgt Aus diesem Grunde finden wir auch keine Gesetzesvorschrift allgemeinen Inhalts [2]); nur durch Spezialgesetze ist den jeweiligen Bedürfnissen Rechnung getragen worden.

Als die Eisenbahn erfunden wurde, trat der Gesetzgeber alsbald in Tätigkeit. Am 3. Nov. 1838 erging das Preußische Eisenbahngesetz, welches in der Folge den andern deutschen Staaten als Vorbild für ähnliche Bestimmungen diente [3]). Nach ihm sollte schlechthin für Schäden gehaftet werden,

1) Vergl. hierzu Hedemann S. 81 ff.

2) Auch im Bürgerlichen Gesetzbuch ist keine derartige allgemeine Regelung getroffen worden. Bähr hatte zwar eine diesbezügliche Bestimmung für erforderlich gehalten. Nach § 787 seines Gegenentwurfes zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuchs sollte derjenige, welcher einen Zustand herstelle, der in erkennbarer Weise die Gefahr einer Schädigung anderer in sich trage, für den Schaden haften, der durch das Fehlen schadenverhütender Vorkehrungen entstanden sei. Der eigentliche "Grund der Schadensersatzpflicht" liege in der „Herstellung eines gefährdenden Zustandes" (Anm. zu § 787). Die Bedenken gegen eine solche Erweiterung der Schadensersatzpflicht waren aber zu groß: wenn man den Boden des Verschuldensprinzips verlasse, so werde damit keineswegs der Entwicklung des Verkehrs gedient; die Bewegungsfreiheit des einzelnen werde übermäßig eingeschränkt, die individuelle Freiheit mit einer unberechenbaren Verantwortlichkeit belastet; kein Gebiet bleibe damit übrig, auf dem sie sich ungehemmt entfalten könne (Prot. II 569, 585). Vergl. hiergegen Adler S. 19.

3) Auch in Oesterreich erschien (5. März 1869) ein Haftpflichtgesetz mit ausgesprochener Gefährdungstendenz, obwohl dieses sich äußerlich noch nicht vom Verschuldensprinzip frei machen konnte und in seinem § 1 aussprechen zu müssen glaubte, daß „vermutet" werde, daß das schadenbringende Ereignis durch ein Verschulden des Unternehmers oder seines Gehilfen eingetreten sei.

welche durch die Eisenbahn angerichtet würden, es sei denn, daß sie durch „unabwendbare äußere Zufälle“ verursacht wären, wobei aber „die gefährliche Natur des Unternehmens nicht als ein solcher vom Schadensersatz befreiender Zufall“ gelten solle. Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Mai 1871 machte sich diese Erwägungen zu eigen und bestimmte, daß der Eisenbahnunternehmer für Personenschäden, von mitwirkendem Verschulden des Verletzten und höherer Gewalt abgesehen, stets haftbar sei (§ 1).

Mit dieser verschärften Haftung hatte der Gesetzgeber das Richtige getroffen. Schon die Tatsache spricht dafür, daß man, sowie neben bereits bestehende, unter ein Sondergesetz fallende Betriebe, anders geartete, aber doch ähnliche und für das Publikum ebenso gefahrvolle traten, sofort auch diese mit den schon vorhandenen Spezialbestimmungen zu erfassen und mit letzteren eine verschärfte Haftung auch des neuen Unternehmers zu begründen trachtete. Zu den „geographischen Eroberungen“ kam ein „ununterbrochenes Wachstum in inhaltlicher Beziehung“ [1]).

So fand das Preußische Eisenbahngesetz, das doch ursprünglich nur für Privatbahnen bestimmt war, später auch auf Staatsbahnen Anwendung, weiterhin auf die Straßenbahnen, die Dampfschiffe, die Post, die elektrischen Schnellbahnen, ja sogar den Automobilhalter suchte man mit diesem Gesetze haftbar zu machen, ehe am 3. Mai 1909 das Kraftfahrzeuggesetz erlassen wurde [2]). Auch in diesem ist der Gedanke der Gefährdungshaftung zum Ausdruck gekommen. Der Halter eines Kraftfahrzeugs haftet grundsätzlich für jeden beim Betriebe desselben entstandenen Schaden (§ 7 Abs. 1).

Die Merkmale nun, die allen diesen Unternehmungen gemeinsam sind und bei den einzelnen Arten zu eigenen Gesetzen geführt haben, sehen wir auch bei der Luftschiffahrt wieder [3]). Hier wie dort werden fremde Rechtsgüter mit

---

1) Hedemann S. 89.

2) Vergl. Hedemann S. 89 insbes. Anm. 7 mit daselbst angeführter Literatur und Rechtsprechung.

3) Vergl. Kohler, Lehrbuch II, 1 § 181 S. 491; Palm S. 29 ff.; Merkel S. 40 ff.; Müller-Erzbach S. 365; Rümelin, Gründe S. 45 ff.

Gefahren belastet [1]), die jeden Augenblick zur Schädigung selbst führen können, die weder erstrebt sind noch vermeidbar trotz aller Vorsichtsmaßregeln und aller Aufmerksamkeit des Unternehmers, Gefahren, die der Dritte auf sich nehmen muß, weil seine Interessen hinter denen, die der gefährdende Betrieb verfolgt, zurücktreten. Diese Gefahren sind weiterhin bei allen Unternehmungen, auch bei der Luftschiffahrt ungewöhnliche, gehen über den Rahmen des Normalen, Natürlichen hinaus, wobei freilich nicht verkannt werden soll, daß infolge des Fortschritts der Technik und Industrie die Berührungspunkte der Menschen untereinander und als Folge davon die Reibungsmöglichkeiten und damit wiederum die Gefahren immer zahlreicher werden. Immer mehr wird man sich deshalb auch an diesen Zustand gewöhnen, sodaß morgen als Alltäglichkeit erscheinen kann, was heute noch ungewöhnlich ist. Aus diesem Grunde ist auch der Begriff der Gefährdung, namentlich der ungewöhnlichen Gefährdung, in gewissem Maße ein relativer, mithin auch die Schwierigkeit bei der Begrenzung der Haftpflicht im Sinne der Gefährdungshaftung nicht völlig beseitigt [2]).

Vorliegend darf man aber doch sehr wohl von einer ungewöhnlichen Gefahr reden, da sowohl bei Eisenbahnen, Automobilen und Luftfahrzeugen starke Naturkräfte in den Dienst der Menschheit gestellt sind, die nur solange sie gezähmt und bewacht werden, wohltun, dagegen zu ungehemmter Entfaltung gebracht, frei jeder Fessel, unermeßlichen Schaden anrichten können.

Weil nun, wie gesagt, alle diese Eigenheiten, die bei anderen Unternehmen den Anlaß zu einer verschärften Haftung gebildet haben, auch bei der Luftschiffahrt vorhanden sind, warum hätten da bei ihr die notwendigen Konsequenzen nicht gezogen werden sollen?

---

1) Palm S. 27 f. bezeichnet diese Belastung als „Belastung mit einem Risiko“ und sieht in ihr schon einen „Eingriff“ in fremde Rechtsgüter, der mit der Zufügung des Risikos beendet ist und als solcher bei tatsächlichem später eintretendem Schadensfalle, der Folge des Eingriffs, die Ersatzpflicht nach sich zieht.

2) Vergl. Jung, Jhrgs. Jahrb. 69, 134.

Schon einmal ist darauf hingewiesen worden, daß das Leben sich nicht in enge Bahnen weisen läßt, daß deshalb auch das Recht, welches doch mit dem Leben, mit seinen Bedürfnissen und Nöten in Einklang stehen soll, nicht in starre Systeme gegossen werden kann. Der Umstand, daß es — zunächst — für die Luftschiffahrt kein Sondergesetz gegeben, kann nicht der Grund dafür gewesen sein, daß etwa der Grundeigentümer, dessen Gehöft von einem abstürzenden Flugzeug beschädigt, oder der selbst zum Krüppel geschlagen wurde, der aber ein Verschulden des Luftschiffers nicht nachzuweisen vermochte, keinen Schadensersatz erhielt.

Tatsächlich hat denn auch das Reichsgericht bei derartigen Gelegenheiten aus dem Gefährdungsprinzip und nicht aus dem im vorigen § erörterten und abgelehnten Grundsatz einen Schadensersatzanspruch zugesprochen, ohne daß der Verletzte ein Verschulden des betreffenden Unternehmers nachzuweisen brauchte.

In dem bereits zitierten längeren Aufsatze [1]) hat Meisner die Rechtssprechung des höchsten deutschen Gerichtshofes in dieser Richtung untersucht und festgestellt, daß in allen Entscheidungen, in welchen der Grundsatz: „Entziehung des Verbietungsrechts — Schadensersatzanspruch" zur Durchführung gelangt sein sollte, die beiden Hauptmerkmale der Gefährdungshaftung zu finden seien. Ueberall nämlich sei die Rede von unabweisbaren Ereignissen, also Unglücksfällen, und von Ereignissen, die doch nicht als reine Zufälle, sondern als Auswirkung der mit dem betreffenden Betriebe verbundenen eigentümlichen Gefahren zu betrachten seien. So hat z. B. das Reichsgericht in der erwähnten Entscheidung betreffend die Gasexplosion zwar gesagt, daß es daran fehle, daß dem Geschädigten ein „Abwehranspruch entzogen" sei, es fährt aber fort, der Kläger sei hier nicht „unabwendbaren Folgen eines gefährlichen Betriebes" preisgegeben gewesen [2]).

Auch in den uns gerade interessierenden Fällen der Schadenszufügung durch Luftfahrzeuge hat das Reichsgericht eine Schadensersatzpflicht auf Grund der Gefährdungshaftung

---

1) J. W. 1922, 766 ff.; vergl. dazu Seligsohn J. W. 1922, 1511 f.

2) RG 63, 374; vergl. auch RG 93, 68.

ausgesprochen. Gelegentlich des Absturzes eines Flugzeuges wurde ein Anspruch auf Erstattung „der durch die Betriebsgefahren angerichtete Schäden" zugebilligt mit dem Bemerker, daß der Einwand der „höheren Gewalt" jedenfalls dann nicht zugelassen werden könne, „wenn der Unfall auf Ursachen zurückzuführen sei, die im Bereich der mit dem Luftverkehr verbundenen Gefahren" liege [1]).

Noch deutlicher geht dieses Prinzip aus einer Entscheidung hervor, in welcher das Deutsche Reich als Halter einer Drachenwarte für den Schaden, der durch einen Drachen verursacht war, verantwortlich gemacht wurde [2]). In ihr heißt es, daß das Berufungsgericht zutreffend diejenigen Rechtsgrundsätze angewandt habe, welche Rechtslehre und Rechtsprechung in ständiger Uebung entwickelt hätten. Die Revision wende sich auch weniger gegen die Beachtlichkeit dieses Rechtsgrundsatzes als dagegen, daß das Berufungsgericht einen Fall für vorliegend erachtet habe, auf den er Anwendung finden könne. Insbesondere rüge sie, daß „eine dem Betriebe der Drachenwarte eigentümliche Gefahr, eine sog. typische Betriebsgefahr" angenommen sei. Die Meinuug des Vorderrichters aber, daß eine solche vorliege, sei nicht zu beanstanden.

Also nicht weil zugunsten des Luftschiffers ein Unterlassungsanspruch entzogen, sondern weil ein gefährlicher Betrieb eröffnet war, sollte gehaftet werden.

Wir sind damit am Schluß des ersten Kapitels unserer Abhandlung angelangt.

War durch die Luftschiffahrt ein Grundstück beschädigt worden und diese Beschädigung auf die besonders gefährliche Natur des Unternehmens zurückzuführen, so haftete der Luftfahrzeughalter vor Erlaß des Luftverkehrgesetzes auf Grund des Gefährdungsprinzips ohne weiteres auf Schadensersatz. Des Nachweises durch den Geschädigten, daß der Halter schuldhaft oder in Notstand gehandelt hatte, bedurfte es nicht.

---

1) RG 100, 74; Born J. W. 1921, 1453.

2) RG 108, 310 f.

2. Kapitel.

Beschädigung beweglicher Sachen.

§ 10.

Für Beschädigung beweglicher Sachen war der Luftfahrzeughalter vor Erlaß des Luftverkehrgesetzes ebenfalls ersatzpflichtig und zwar aus den gleichen Erwägungen, die wir soeben dargelegt haben, aus dem Grundsatz der Gefährdungshaftung. Diese unbedingte und unbeschränkte Verantwortlichkeit hatte damals freilich nur Goldfeld [1]) vertreten. Kohler [2]) nahm zwar auch eine solche allgemeine Haftung an, er ging aber von falschen Voraussetzungen aus (§ 905 Satz 2 BGB), er übersah ferner, daß bei Verletzungen von Personen oder Beschädigungen von Sachen auf öffentlichen Straßen und Plätzen sein Grundsatz „Entziehung des Verbietungsrechts – Schadensersatzanspruch" keine Anwendung finden konnte; denn in diesen Fällen hatte der Verletzte überhaupt kein „Verbietungsrecht", das ihm hätte entzogen werden können und entzogen worden wäre. An öffentlichen Straßen und Plätzen, und damit auch an dem Luftraum über diesen besteht Allgemeingebrauch. Dieses allgemeine Benutzungsrecht nahm hier aber der Luftschiffer auch bloß für sich in Anspruch. Wie konnte ihm da eine besondere Haftung auferlegt werden? [3]) Nein! aus dem Prinzip der Gefährdungshaftung war der Luftschiffer verantwortlich. Dieser Grundsatz ist ganz allgemeiner Natur. Er ist stets und überall anwendbar, gilt bei Beschädigungen unbeweglicher wie beweglicher Sachen, wie ja auch die Luftschiffahrt beides, bewegliches und unbewegliches Eigentum in derselben Weise gefährdet und unser Recht alle Menschen, ob Grundbesitzer oder nicht, gleichmäßig behandelt.

Wegen dieser unbedingten Schadensersatzpflicht des Luftschiffers erübrigt es sich auch, dieses Kapitel, wie das vorige zu gliedern in Haftung bei Verschulden und ohne solches.

1) S. 566.

2) Luftfahrtrecht S. 14.

3) Vergl. Niemeyer S. 56 f.

II. Abschnitt.

Haftung für Personenverletzungen.

§. 11.

Während die Frage nach der Haftung des Luftfahrzeughalters für Sachbeschädigungen eine umfangreiche Erörterung erforderlich gemacht hat, können wir uns bei der nach der Haftpflicht für Personenverletzungen kurz fassen.

Sämtliche Schriftsteller mit Ausnahme von Goldfeld [1]) und Kohler [2]) hatten eine allgemeine Haftung des Luftschiffers für die Zeit vor Erlaß des Luftverkehrsgesetzes abgelehnt, mochten sie auch bezüglich der Haftung für Sachschäden, insbesondere bei Verletzung des Grundeigentums verschiedener Ansicht gewesen sein und dort zum Teil eine verschärfte Haftung für begründet erachtet haben. Nach allen sollte wegen Verletzung der Person eines Dritten der Luftfahrzeughalter nur bei Verschulden schadensersatzpflichtig sein.

Damit aber wäre man zu durchaus unbilligen Ergebnissen gelangt. Für Sachschäden hätte Ersatz geleistet werden sollen, für Personenverletzungen — vom Falle des Verschuldens abgesehen — nicht, obwohl doch Gesundheit, Leben, überhaupt Körperintegrität sicherlich höher zu werten sind als alle Sachgüter. Zu ihrem Schutze bestand zwar keine actio negatoria — das Reichsgericht hat eine solche zuletzt indirekt aus § 823 BGB hergeleitet [3]) —, der Wunsch nach Sicherheit und das Verlangen nach Ersatz, wenn in die Körperintegrität eingegriffen wurde, war aber doch zum mindesten ebenso groß.

Mit Recht sagte Goldfeld [4]), daß es zum Schaden noch den Spott fügen hieße, wenn man von demjenigen, der von einem abgestürzten Flugzeug zum Krüppel geschlagen, den Beweis verlangen wollte, durch welches schuldhafte Verhalten des Veranstalters des Fluges der Absturz verursacht sei.

Der von Goldfeld vertretene Standpunkt war der richtige. Aus dem Grundsatz der Gefährdungshaftung, die jeden Schaden umfaßt, ohne Rücksicht darauf, ob er an

1) S. 566.
2) Luftfahrtrecht S. 14; vergl. hierüber das im vorigen § Gesagte.
3) Vergl. RG 57, 242; 60, 7; 69, 404; s. a. Jung, Jhrgs. Jahrb. 69, 139 f.
4) S. 565.

Personen oder Sachen angerichtet ist, die es auch auf das Verschulden oder Nichtverschulden des Täters nicht abstellt, war der Halter eines Flugzeugs auch bei Personenverletzungen für haftbar zu erklären.

Wir können somit unsere bisherigen Ausführungen in einem Satze zusammenfassen und sagen:

> Vor Erlaß des Luftverkehrsgesetzes haftete der Luftfahrzeughalter dem unbeteiligten Dritten für jeden beim Betriebe der Luftschiffahrt angerichteten Schaden, mochte er auf einer Verletzung der Person des Dritten beruhen oder seines (beweglichen oder unbeweglichen) Eigentums, mochte er auf ein Verschulden des Halters zurückzuführen sein oder nicht, aus dem Prinzip der Gefährdungshaftung.

II. Teil.

Haftung nach dem Luftverkehrsgesetz.

I. Abschnitt.

Allgemeine Voraussetzungen der Haftpflicht.

§ 12.

1) Betriebsvorgang.

Im ersten Teile unserer Abhandlung haben wir die Rechtslage bezgl. der Haftpflicht des Luftfahrzeughalters vor Erlaß des Luftverkehrsgesetzes dargestellt. Nunmehr soll die Frage beantwortet werden, welche Regelung durch das genannte Gesetz getroffen worden ist.

Die meisten Schriftsteller [1]) hatten ein solches Gesetz für das Luftwesen gefordert und in ihm eine Bestimmung über die Haftung, die über den Rahmen des nach ihrer Ansicht bisher geltenden Rechts, über das Verschuldensprinzip hinausginge. Auch der 31. deutsche Juristentag war für eine verschärfte Haftpflicht eingetreten [2]).

Nur ganz wenige Autoren [3]) hatten die vorhandenen positiven Gesetzesbestimmungen für ausreichend erachtet und gemeint, auch mit diesen zu billigen Ergebnissen zu gelangen. Man glaubte einer Rechtszersplitterung vorbeugen zu müssen.

Auf die Bedenken und Einwendungen im einzelnen näher einzugehen, erübrigt sich aber, da jetzt das ersehnte bezw. bekämpfte Gesetz erlassen ist, also sowohl Freunde als Gegner vor die vollendete Tatsache gestellt sind.

---

1) So z. B. Bodenheim, Privatrecht S. 24, 28; Dungs S. 541; Fleischmann S. 21 ff.; Gareis, D. J. Z. 1910, 38; Groß S. 20; v. Lynker S. 8; Kohler, Luftfahrtrecht S. 13; Meurer S. 16; Meier, Erschließung S. 46; J. W. 1910, 740; Pattai, Verhandlungen d. 31. D. J. T. III, 294, 327; Runkel S. 87; Schröder S. 58; Siehr S. 206; Sperl S. 78 ff., 96, 97; Sturm S. 528; Tauber S. 13; Warschauer S. 32 Anm. 5; Weck S. 260.

2) III, 346.

3) z. B. Brennwald S. 17 ff.; Niemeyer S. 49 ff., insbesondere S. 60; vergl. hierüber Runkel S. 93 ff.

Wenn wir im folgenden den jetzigen Rechtszustand betrachten wollen, so müssen wir einmal auf die Voraussetzungen eingehen, an welche die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters geknüpft ist, wir müssen ferner prüfen, ob, und wenn ja, unter welchen Umständen diese Haftung in Fortfall kommen kann; schließlich wollen wir uns vergegenwärtigen, welches Rechtsprinzip in den neuen Bestimmungen Geltung gefunden hat.

Vorerst sei noch erwähnt, daß die bislang umstrittene Frage, ob der Grundeigentümer das Ueberfliegen seines Besitztums dulden müsse oder nicht, im ersteren Sinne entschieden ist: die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei (§ 1 Abs. 1 LVG).

Die grundlegende Vorschrift über die Haftung des Flugzeughalters finden wir in § 19 Abs. 1 LVG, welcher lautet:

> „Wird beim Betriebe eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen."

Wie es natürlich erscheint, hat man bei der Neuregelung der durch die Luftschiffahrt geschaffenen Verhältnisse an bereits bestehende Rechtssätze angeknüpft und bei der Fassung des § 19 LVG sich die §§ 1 RHG und 7 KFG zum Vorbild genommen. Gleich diesem sind auch im Luftverkehrsgesetz ganz allgemein [1]) Voraussetzungen der Haftpflicht des Luftschiffers 3 Momente, deren jedes mit dem vorhergehenden und folgenden in ursächlichem Zusammenhang stehen muß:

Ein „Betriebsvorgang" [2]), ein „Unfall" und ein „Schaden".

Was heißt zunächst „Betriebsvorgang", überhaupt „Betrieb eines Luftfahrzeugs"?

Der Gesetzgeber definiert diesen Begriff nicht. Auch im Reichshaftpflichtgesetz und Kraftfahrzeuggesetz hat er sich bei den entsprechenden Bestimmungen nicht ausgelassen. Es muß

1) Das Gesetz enthält keine gesonderten Vorschriften über die Haftung des Luftschiffers bei Beschädigung des Grundeigentums, beweglicher Sachen oder Verletzung von Personen; § 19 LVG ist allgemeiner Natur. Einer getrennten Behandlung dieser Einzelgebiete, wie im ersten Teile unserer Arbeit, bedarf es daher nicht.

2) Bredow-Müller, Erl. B I b zu § 19 Abs. 1 (S. 225).

also versucht werden, seine Bedeutung im Sinn und Geist des Gesetzes festzustellen.

Zurückgreifend auf den Zweck der Haftungsvorschriften des Luftverkehrsgesetzes überhaupt, nämlich im Hinblick auf die mit der Luftschiffahrt untrennbar verbundenen Gefahren einen erhöhten Schutz für Leib und Gut des unbeteiligten Dritten durch eine verschärfte Haftung des Unternehmers zu schaffen [1]), wird man es auch bei der Begriffsbildung des die Haftung begründenden „Betriebes" eines Luftfahrzeugs auf das Gefährlichkeitsmoment abstellen müssen.

Bredow und Müller [2]) sind zwar anderer Ansicht. Sie meinen, daß dieser Gesichtspunkt bei der Betrachtung auszuscheiden habe. Dies ist aber u. E. nicht richtig. Einmal wird durch das Betonen gerade des Gefährlichkeitsmomentes vermieden, daß man den Begriff „Betrieb" zu weit faßt, nämlich alle für den Bestand und die Durchführung des Unternehmens schlechthin notwendigen Handlungen einbegreift, da nicht allen Zweigen des Luftschiffahrtbetriebes besondere Gefahren anhaften. Andererseits wird der Geschädigte bei wirklicher besonderer Gefährdung auch stets zu seinem Recht gelangen, d. h. Ersatz erhalten, und unbillige Härten werden so vermieden werden. Zunächst das erstere! Warum sollte z. B. der Luftfahrzeughalter unbedingt haften, wenn ich gelegentlich eines Fahrkartenkaufs in seinem Büro zu Schaden komme, dagegen der Theaterbesitzer im entsprechenden Falle nur bei Verschulden? Warum sollte der Luftschiffer ohne weiteres schadensersatzpflichtig sein, wenn sich seine Stenotypistin bei ihrer Tätigkeit verletzt, dagegen ein anderer Kaufmann unter gewöhnlichen Umständen nicht? Bloß deshalb, weil es sich einmal um ein Luftfahrzeugunternehmen handelt? — Derartige Ereignisse kann der Gesetzgeber nicht im Auge gehabt haben, wenn er vom „Betrieb" eines Luftschiffes spricht, welcher schadenbringend auch eine Schadensersatzpflicht nach sich ziehen soll. „Betrieb" im Sinne des Luftverkehrsgesetzes ist nur der technische Betrieb [3]) und auch dieser wiederum nicht im

1) Vergl. Begründung zum Entw. e. LVG S. 15.

2) Erl. B I a 3 zu § 19 Abs. 1 (S. 225 oben).

3) Ebenso Bredow-Müller, Erl. B I a 1 (S. 218 f.); für RHG: Eger, Erl. 2 II zu § 1 (S. 19); für KFG: Eger, Erl. 29 zu § 7 (S. 60).

vollen Umfange. Es liegt kein Anlaß vor, den Luftschiffer in höherem Maße haften zu lassen als den Besitzer eines gewöhnlichen Lastwagens, wenn etwa ein Flugzeug, das auf abschüssiger Straße steht und aus irgend einem Grunde ins Gleiten kommt, einen Menschen überfährt. Hier unterscheidet sich die Luftschiffahrt hinsichtlich der Gefährlichkeit von andern Unternehmen nicht. Also auch hier bildet das Merkmal der Gefahr den geeigneten Prüfstein.

Welche Gefahren sind nun der Luftschiffahrt eigentümlich?

Sicherlich gehören dazu solche, die ihr ausschließlich eigen sind, also Gefahren, die sich daraus ergeben, daß die Fahrzeuge sich in der Luft bewegen und abstürzen können. Diese Gefahren sind aber nicht die einzigen. Eine Begriffsbestimmung, welche die Gefährlichkeit des Betriebes darin sähe, daß die „Luft keine Balken" habe, nach welcher also ein Schaden „beim Betriebe eines Luftfahrzeuges" nur dann zugefügt wäre, wenn sich das Fahrzeug in der Luft befunden hätte, wäre zu eng [1]). Sie würde den tatsächlichen Verhältnissen nicht gerecht werden. Ein Luftfahrzeug erhebt sich beim Aufstieg nicht stets sofort in die Luft und verbleibt beim Landen auch nicht gleich auf dem Erdboden, sondern setzt in beiden Fällen häufig mehrfach auf, sodaß oft unmöglich zu sagen ist, wann sich das Fahrzeug schon oder noch in der Luft befunden hat. Vor allem aber würde unberücksichtigt bleiben, daß unbeteiligte Dritte nicht nur durch ein in der Luft befindliches Fahrzeug gefährdet werden und Schaden erleiden können. Man denke nur daran, daß der Motor oder die Hülle eines ruhig dastehenden Luftfahrzeuges explodiert.

Zu den „Betriebsgefahren" sind auch solche Gefahren zu rechnen, die das Publikum zwar auch bei andern Unternehmungen auf sich nehmen muß, die aber teils größer oder häufiger sind als bei jenen, oder welche auch dort zu einer verschärften Haftung geführt haben wie bei der Eisenbahn oder den Automobilen. Sie beruhen hauptsächlich auf der Art der Betriebsmittel.

---

1) So auch Bredow-Müller, Erl. B I a 2 (S. 223 unten.)

Bredow und Müller[1]) wollen diese Gedankengänge dadurch zum Ausdruck bringen, daß sie sagen: „ein Luftfahrzeug betreiben" hieße: „die bestimmungsgemäßen Triebkräfte (Auftriebs- und Strömungskräfte) auf das Fahrzeug einwirken lassen". Dem könnte man folgen. Sie fügen ihrer Definition aber hinzu, daß ein „Betrieb" nur dann vorliege, wenn die Triebkräfte „zum Zwecke bestimmungsgemäßer Bewegung" auf das Fahrzeug einwirkten; sie wollen aus dem „Betrieb" ausgeschieden wissen sämtliche Vorbereitungshandlungen wie das Hinausschaffen des Flugzeugs aus dem Unterstellraum, das Auffüllen von Betriebsstoff, das Anlassen der Motoren nur zur Probe u. a. mehr[2]). Bredow und Müller fürchten, daß man, wenn auch diese Handlungen zum „Betriebe" selbst gezählt würden, nicht wüßte, wo man anfangen sollte und wo aufhören.

Dieses aber geht zu weit[3]).

Allerdings ist, wie bereits ausgeführt wurde, unter „Betrieb" nicht das gesamte Luftfahrzeugunternehmen zu verstehen. Insofern haben Bredow und Müller bezgl. mancher Vorbereitungshandlungen Recht. Beide gehen aber in der Durchführung dieses Gedankens über das Ziel hinaus. Nach ihnen „beginnt" z. B. der Betrieb eines mit Verbrennungsmaschinen ausgerüsteten Flugzeugs regelmäßig erst in dem Augenblick, da die Motore des flugbereiten, auf dem Aufstiegplatz stehenden Fahrzeugs angeworfen werden (S. 221); er ist „beendet", sobald die Wirkungen der bestimmungsgemäßen Triebkräfte aufhören, z. B. das Flugzeug auf dem Landungsplatz ausgerollt (S. 222), der Drachen herabgezogen ist (S. 223).

Bredow und Müller scheinen damit „betrieben" und „in Betrieb befindlich" gleichsetzen zu wollen. Nur für Schäden, die von einem „im Betrieb befindlichen" Luftfahrzeug verursacht sind, wäre der Halter verantwortlich, und auch da nur, soweit sich das Fahrzeug in bestimmungsgemäßem Betriebe befunden hätte. Nur während des genannten Zeitraumes zwischen „Beginn" und „Ende" des Betriebes würde also die Möglichkeit bestehen, daß Dritte Schaden erlitten,

1) Erl. B I a 2 zu § 19 Abs. 1 (S. 218).
2) Vergl. hierzu Erl. B I a 2 a¹ aa (S. 220).
3) Ebenso Enneccerus I, 2 § 469 a, I 2 b.

die Möglichkeit, deretwegen man den Erlaß eines besonderen Gesetzes für notwendig hielt. Dieses ist ein Unding. Für die Frage des Schadensersatzes muß u. E. außer Betracht bleiben, ob zur Zeit des Unfalls die Triebkräfte zum Zwecke der Bewegung, und gar der bestimmungsgemäßen Bewegung auf Luftfahrzeug einwirkten oder nicht. Man käme sonst zu Ergebnissen, die vom Gesetzgeber unmöglich beabsichtigt sein können. Für Schädigungen Dritter durch Explosion eines in der Halle stehenden Luftschiffes brauchte der Halter — vom Verschuldensfall abgesehen — nicht aufzukommen, da ja hier die Triebkräfte z. B. die Gasfüllung des Luftschiffes, nicht zum Zwecke der Bewegung in Tätigkeit getreten wären, also gar kein „Betrieb" des Luftschiffs vorgelegen hätte. Würde sich beim Anwerfen des Motors eines Flugzeugs die Luftschraube lösen und dabei jemand getötet werden, so hinge die Entscheidung über den etwa von den Erben des Getöteten erhobenen Schadensersatzanspruch davon ab, ob die Maschine zwecks Fahrtantritts in Bewegung gesetzt war oder nur zur Probe. In letzterem Falle würde ein Ersatzanspruch entfallen, da ja nicht die bestimmungsgemäße Bewegung, die Fahrt hatte erzielt werden sollen. Würde ein Luftschiff, das vor seiner Halle verankert liegt, von einem plötzlich auftretenden Gewittersturm gepackt und fortgerissen werden und im Niederstürzen Schaden anrichten, so käme es bezgl. der Haftpflicht darauf an, ob das Luftschiff schon oder noch in Betrieb gewesen, d. h. ob die Fahrt schon angetreten oder schon beendet, das Luftschiff schon endgültig zum Halten gekommen war [1]). Obwohl doch hier letzten Endes der Schaden auf jeden Fall durch ein losgerissenes Luftschiff verursacht wäre, würde der Geschädigte nicht gleichmäßig Schadensersatz beanspruchen können. Damit aber wäre der erstrebte Zweck, den Menschen Schutz zu gewähren, wieder nicht erreicht.

Auf die „Bewegung" darf also die Begriffsbestimmung „Betrieb" nicht gegründet werden. Die Gefahren der Luftschiffahrt drohen nicht nur dann, wenn das Luftfahrzeug sich in Bewegung befindet, noch dazu in bloß bestimmungsgemäßer; sie sind überall und jederzeit vorhanden und können stets zur Schädigung selbst führen.

1) So Bredow-Müller, Erl. B I a 2 a (S. 219, 221).

Auch sonst erscheint mir die Definition Bredows und Müllers nicht ganz unbedenklich. Die Fassung „die Triebkräfte einwirken lassen" deutet darauf hin, daß nur die Schäden wieder gut gemacht werden sollen, die gelegentlich einer auf dem Willen des Unternehmers beruhenden Tätigkeit oder Wirksamkeit der Triebkräfte entstanden sind, wenn natürlich auch der Unfall selbst nicht beabsichtigt war. Nach dem Wortlaut der Definition könnten also z. B. Ersatzansprüche aus Unglücksfällen, die auf Selbstentzündung der Gasfüllung eines Luftschiffes zurückzuführen sind, nicht gestellt werden. Auch hier würde also das Gesetz seinen Zweck verfehlt haben.

Ich möchte daher die von Eger [1]) für das Kraftfahrzeuggesetz aufgestellte Begriffsbestimmung analog auf das Luftverkehrsgesetz anwenden und sonach unter „Betrieb eines Luftfahrzeugs" den Inbegriff aller derjenigen Funktionen verstehen, welche der Luftschiffahrt die ihr eigentümliche Gefährlichkeit verleihen. Letztere müssen irgendwie in Erscheinung getreten sein, den Anlaß zu dem betreffenden Unglück und Schaden gegeben haben. Ob nun dieses Tätigwerden mit Willen des Luftfahrzeughalters entstanden ist oder ohne ihn, bleibt sich dabei gleich; ebenso ist unerheblich, zu welchem Zweck das Luftfahrzeug tätig wurde, ob zur eigentlichen Fahrt, zur Probe oder zu sonst etwas. Es macht ferner keinen Unterschied, wo die Tätigkeit stattgefunden hat, ob in der Luftschiffhalle oder auf freiem Felde usw.

Voraussetzung ist nur, daß gleichsam die Initiative zur Verletzung in irgend einer Funktion bezw. Tätigkeit der eigentümlich gefährlichen Betriebsmittel der Luftschiffahrt gelegen hat [2]). Solches aber kann sehr wohl auch bei reinen Vorbereitungshandlungen geschehen, etwa dem Ausproben der Motoren, dem Auffüllen der Betriebsstoffe usw. Die Bedenken Bredows und Müllers sind, wenn man, wie wir, das Gefährlichkeitsmoment berücksichtigt, unbegründet. Niemand wird dann z. B. den Luftfahrzeughalter für haftbar erklären, wenn auf der Verladestation Benzinfässer explodieren, obwohl

1) Anm. 29 zu § 7 KFG (S. 63).

2) Eger KFG Erl. 29 zu § 7 (S. 66).

ohne Benzin die Luftschiffahrt nicht bestehen kann. Abgesehen davon aber würde wohl auch hier mangels ursächlichen Zusammenhanges [1]) zwischen typischer Betriebsgefahr und Unfall die Haftung des Luftschiffers zu verneinen sein.

§ 13.

2) Betriebsunfall und Schaden.

Weitere Voraussetzungen der Haftung des Flugzeughalters sind nach § 19 Abs. 1 LVG ein „Unfall" und ein „Schaden".

Insofern das Luftverkehrsgesetz ausdrücklich einen „Unfall" erfordert, unterscheidet es sich von den entsprechenden Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes (§ 1) und Kraftfahrzeuggesetzes (§ 7), in welchen dieses Merkmal nicht besonders in den Tatbestand aufgenommen worden ist. Auch im Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes aus dem Jahr 1914 war dies nicht der Fall gewesen, wenn auch die Verfasser desselben in ihrer Begründung (S. 25) keinen Zweifel darüber gelassen hatten, daß es sich um einen „Unfall" handeln müsse, wenn der Halter haften solle.

Was ist nun unter einem „Unfall" zu verstehen? Daß „Unfall" nicht dasselbe wie „Schaden" sein kann, ergibt sich schon aus dem Gesetze selbst, insbesondere dem Wortlaut der §§ 25 Abs. 1 und 26 LVG, wo diese beiden Begriffe einander gegenüber gestellt werden [2]). „Unfall" bedeutet auch nicht dasselbe wie „Betriebsvorgang", „Betriebsereignis". Denn diese brauchen keine schädlichen Folgen zu haben.

---

1) Auf den Begriff „Kausalzusammenhang" und die diesbezüglichen verschiedenen Theorien kann hier nicht eingegangen werden. Vergl. darüber Träger a. a. O.

2) § 25 Abs. 1 LVG: „Die Schadensersatzansprüche nach den §§ 19 bis 24 verjähren in 2 Jahren, nachdem der Ersatzberechtigte von dem Schaden .... Kenntnis erhalten hat, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren vom Unfall an".

§ 26 Abs. 1 LVG: „Der Schadensersatzberechtigte verliert die Rechte ...., wenn er nicht spätestens 3 Monate, nachdem er von dem Schaden .... Kenntnis erhalten hat, ... den Unfall anzeigt".

Der „Unfall" ist auch nicht in der Tötung, der Körperverletzung, der Sachbeschädigung usw. zu sehen, wie Bredow und Müller [1]) aus der Fassung des § 19 LVG herleiten wollen. Unter Tötung versteht man eine Körperverletzung mit tödlichem Ausgang, gleichviel ob der Tod sofort oder nach einem gewissen Zeitraum eintritt; die Tötung umfaßt also den tödlichen Erfolg mit. Damit deckt sich der Begriff „Unfall", bei dem zwischen dem Zeitpunkt des „Unfalls" und dem des Todes unterschieden wird, nicht.

Der „Unfall" besteht vielmehr in der Beziehung, in die ein bestimmter Betriebsvorgang zur Integrität einer Person oder Sache getreten ist, besteht in dem üblen Einwirken eines Betriebsvorganges auf einen Menschen, eine Sache [2]). Daraus folgt schon, daß es sich um ein bestimmtes, plötzlich eintretendes Ereignis handeln muß; diese Körperverletzung, diese Sachbeschädigung muß durch diese oder jene Explosion, durch diesen oder jenen Absturz usw. hervorgerufen sein [3]). Es genügt z. B. nicht, daß die Beschädigung erst die Folge mehrerer, sich auf einen längeren Zeitraum erstreckender Einwirkungen ist, also erst allmählich zum Durchbruch gelangte, wie etwa die Nervenkrankheit des Flugzeugführers infolge dauernder Ueberanstrengung. —

Durch einen „Unfall" beim Betriebe eines Luftfahrzeugs muß schließlich ein „Schaden" entstanden sein und zwar ein Vermögensschaden. Daß hier nicht der Schaden schlechthin gemeint ist, d. h. jeder Nachteil, den jemand an seinen Rechtsgütern (Vermögen, Leib, Leben, Gesundheit, Kredit, Fortkommen usw.) erleidet [4]), der also sowohl die Nachteile am Vermögen im engeren Sinne als auch an den Lebensgütern immaterieller Art umfaßt, geht aus den §§ 21, 22 LVG hervor, welche den Umfang des nach § 19 a. a. O. zu leistenden Schadensersatzes für den Fall der Tötung, Körper-

---

1) Erl. B II zu § 19 Abs. 1 S. 231.

2) Ebenso Schimpff für das KFG S. 36 mit daselbst angeführtem Literaturnachweis.

3) Bredow-Müller, Erl. B II zu § 19 Abs. 1 (S. 233); Schimpff S. 37; Enneccerus I, 2 § 469 a, I 2.

4) Enneccerus I, 2 § 234.

verletzung und Gesundheitsschädigung bestimmen [1]). Nach diesen §§ erstreckt sich die Ersatzpflicht des Halters auf bestimmte Nachteile, die der Eingriff in die fremde Rechtssphäre für die Vermögenslage des Verletzten zur Folge hatte. Schadensersatz wegen Verunstaltung des Körpers oder Schmerzensgeld (§ 847 BGB) braucht auf Grund des Luftverkehrsgesetzes nicht entrichtet zu werden. Der Vermögensschaden aber ist die Differenz zwischen dem gegenwärtigen Vermögen des Geschädigten und dem Bestande, den sein Vermögen ohne das den Schadensersatzanspruch begründende Ereignis haben würde [2]). Das soll freilich nicht heißen, daß der Schaden zeitlich unmittelbar dem Unfall folgen oder sofort in vollem Umfang in die Erscheinung treten müsse; Voraussetzung ist nur, daß der Nachteil in Kausalzusammenhang mit dem Unfall steht. Ebenso ist gleichgültig, ob der Schaden unmittelbar oder mittelbar durch den Unfall hervorgerufen wurde.

Wir haben damit die Voraussetzungen der Haftung auf Grund des Luftverkehrsgesetzes erörtert. Der Halter eines Luftfahrzeugs ist nach § 19 Abs. 1 a. a. O. verpflichtet, den Vermögensschaden zu ersetzen, der dadurch verursacht ist, daß ein Luftfahrzeug in seiner mit besonderen Gefahren für die

---

1) § 21 lautet: „Bei der Tötung umfaßt der Schadensersatz die Kosten versuchter Heilung sowie den Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert oder seine Bedürfnisse vermehrt werden. Außerdem sind die Kosten der Bestattung dem zu ersetzen, der sie zu tragen verpflichtet ist. Stand der Getötete z. Z. des Unfalls zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltungspflichtig war oder werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige ihm soweit Schadensersatz zu leisten, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit des Unfalls erzeugt, aber noch nicht geboren war".

§ 22 bestimmt: „Bei Verletzung des Körpers oder der Gesundheit umfaßt der Schadensersatz die Heilungskosten sowie den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder sein Fortkommen erschwert ist oder seine Bedürfnisse vermehrt sind".

2) Enneccerus I, 2 § 234.

Menschheit verbundenen Funktion plötzlich auf eine Person oder Sache eingewirkt hat.

Liegt im Einzelfall eine dieser Voraussetzungen nicht vor, so ist eine Haftung des Luftschiffers auf Grund des Luftverkehrsgesetzes ausgeschlossen. Damit braucht aber noch nicht immer eine Haftung schlechthin zu entfallen. Nach § 28 LVG werden die reichsgesetzlichen Vorschriften, wonach der Luftfahrzeughalter für den beim Betriebe des Luftfahrzeugs entstandenen Schaden in weiterem Umfang als nach den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes haftet, nicht berührt. Es kann also dann immer noch eine Ersatzpflicht auf Grund der allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 823 ff., 904) begründet sein. Allerdings muß hier der Halter nachweislich schuldhaft oder in Notlage gehandelt haben.

II. Abschnitt.

Die haftungbefreienden Umstände.

§ 14.

1) Benutzung des Luftfahrzeugs ohne Wissen und Willen des Halters.

Voraussetzung der Haftung des Luftfahrzeughalters nach dem neuen Luftverkehrsgesetz sind allein die in § 19 daselbst aufgeführten Momente. Diese sind erforderlich aber auch genügend. Nur sie sind als Klagegrund vom Schadensersatzfordernden zu beweisen.

Trotz ihres Vorhandenseins kann aber die Haftpflicht des Halters unter Umständen ganz in Wegfall kommen oder sich doch ermäßigen.

Zu den Entlastungstatsachen, die einredeweise geltend gemacht und von dem in Anspruch genommenen Luftfahrzeughalter bewiesen werden müssen, gehört einmal:

die Benutzung des Fahrzeuges ohne sein Wissen und Willen.

Der unbefugte Benutzer soll an seiner Stelle schadensersatzpflichtig sein (§ 19 Abs. 2 Satz 1 LVG) und nur, wenn die Benutzung durch ein Verschulden des Halters ermöglicht

worden ist, bleibt auch dieser neben dem Benutzer verantwortlich (§ 19 Abs. 2 Satz 2 LVG).

Wie schon der Wortlaut des Gesetzes ergibt, kann die Haftung einer anderen Person „anstelle" des Halters nur begründet sein, wenn durch das unbefugte Benutzen des Fahrzeugs der „Benutzer" nicht schon zugleich „Halter" geworden ist; denn dann würde der Dritte ja schon nach Abs. 1 „als" Halter haften, nicht bloß „anstelle" des Halters.

Bei einer gewöhnlichen Schwarzfahrt, um diesen typischen Begriff aus dem Kraftfahrzeugwesen auch auf die Luftschifffahrt zu übertragen, wird die Entziehung der Verfügungsgewalt nicht beabsichtigt; der Luftfahrtunternehmer verliert deshalb auch nicht seine Haltereigenschaft, mag die Schwarzfahrt von längerer oder kürzerer Dauer sein; § 19 Abs. 2 Satz 1 LVG ist hier also direkt anwendbar.

Im übrigen verlangt das Gesetz nur das Vorliegen objektiver Tatbestandsmerkmale; subjektive Gesichtspunkte, insbesondere ein Verschulden des Dritten scheiden aus; die Benutzuug des Luftfahrzeugs ohne Wissen und Willen des Halters soll zu dessen Haftentlassung und zur Begründung der Haftung des Dritten ausreichen. Dabei bleibt sich gleich, wer dieser Dritte ist. Haftpflichtig aus § 19 Abs. 2 Satz 1 LVG kann jeder werden, ohne Rücksicht darauf, ob er bei anderer Gelegenheit zur Benutzung des Luftfahrzeugs berechtigt ist (Führer) oder nicht. Auch der Fahrgast kann in Anspruch genommen werden. Nur der Halter ist naturgemäß ausgeschlossen [1]).

Was zunächst die erste Voraussetzung, die unbefugte Benutzung des Fahrzeugs durch einen Dritten anlangt, so braucht diese nach dem Luftverkehrsgesetz nicht von Anfang an ohne Wissen und Willen des Halters erfolgt zu sein, sie kann sich auch an eine vorerst erlaubte anschließen. Das Luftverkehrsgesetz geht in dieser Beziehung weiter als etwa das Kraftfahrzeuggesetz (§ 7 Abs. 3) in seiner alten Fassung, wo noch eine unerlaubte „Inbetriebsetzung" des Fahrzeugs gefordert wurde [2]). Freilich kann unter „Benutzung" nicht

1) Vergl. hierzu Bredow-Müller, Erl. zu § 19 Abs. 2.

2) Durch Art. VIII des Gesetzes v. 21. 7. 23 ist Abs. 3 des § 7 KFG auf die Fassung des § 19 LVG gebracht worden.

nicht jede Benutzung verstanden werden, von welcher der Halter nichts weiß, und welcher er auch nicht zugestimmt hätte. Solches würde zu weit führen und dem Wesen der neuen Haftungsvorschriften widersprechen. Der Ruf nach dem Luftverkehrsgesetz und seiner verstärkten Haftpflicht war nur verständlich aus dem Bestreben, gegen die neuen Gefahren, die mit der Luftschiffahrt untrennbar verbunden sind, Schutz zu gewähren. Diese Erwägungen sind aber auch für die Frage nach der Bedeutung des Wortes „Benutzung" maßgebend und entscheidend. Es liegt keine Veranlassung vor, den Halter aus seiner Haftung zu entlassen, wenn in dem schadenbringenden, planmäßig verkehrenden Flugzeug ein „blinder Passagier" mitgefahren war, sei es mit Wissen des Führers, sei es gänzlich unbemerkt. Obgleich hier der Halter nichts davon wußte, daß der Dritte befördert wurde, er vielleicht auch niemals seine Einwilligung dazu gegeben hätte, so war doch die Menschheit durch diese unbefugte Benutzung nicht mehr gefährdet als bei einem Fluge ohne „blinden Passagier". Die „unbefugte Benutzung" (das Mitfahren) wird durch die „befugte Inbetriebnahme" gedeckt [1]) und aus diesem Grunde ist eine Haftung des Fahrgastes als Benutzer abzulehnen. Anders liegt dagegen die Sache, wenn der Flug selbst schon unerlaubt war. In solchen Fällen kann allerdings der Mitfahrende für den beim Betrieb des Luftschiffs angerichteten Schaden verantwortlich gemacht werden, wenn auch unserer Ansicht nach nur mit der Einschränkung, daß er von der Unerlaubtheit der Fahrt Kenntnis gehabt haben muß [2]). Wollte man nämlich dieses, mit dem Wortlaut des § zwar nicht zu rechtfertigende, aber doch aus der Richtung des Gesetzes selbst herzuleitende Erfordernis des Kennens und Kennenmüssens nicht beachten, so würde man einmal übersehen, daß auch hier die Gefahren, die durch die Inbetriebsetzung und das Betreiben des Flugzeugs erregt wurden, nicht dadurch größer geworden sind, daß im Fahrzeug jemand mitfuhr, von dessen Anwesenheit der Halter nichts wußte und nichts wissen sollte. Sodann ist, selbst wenn

1) Bredow-Müller, Erl. A II zu § 19 Abs. 2 (S. 243).

2) Insofern ist es also nicht ganz richtig, wenn wir gesagt haben, daß für die Frage der Haftung eines unbefugten Benutzers des Luftfahrzeugs subjektive Momente auszuscheiden hätten.

man darauf entgegnen wollte, daß vielleicht gerade deshalb, weil sich der Fahrgast zum Mitfahren entschloß, überhaupt der unerlaubte Flug zustande kam, zu bedenken, daß der Reisende, welcher glaubte, an einer ordnungsmäßigen Fahrt teilzunehmen, welcher sogar das richtige Fahrgeld bezahlt hatte, für diesen seinen Irrtum damit gestraft würde, daß er für den durch seinen Flug entstandenen Schaden aufzukommen hätte. Nur bei Kenntnis des Fahrgastes von der Unerlaubtheit der Fahrt würde ich also eine Mithaft mit dem Führer des Fahrzeugs annehmen. Die üblen Folgen eines bewußt unrechten Handelns muß der Betreffende dann eben mit in Kauf nehmen.

Ebenso verhält es sich mit der Haftung des Flugzeugführers. Auch er braucht, wenn er einen an und für sich unerlaubten Flug unternimmt, nicht stets anstelle des Halters ersatzpflichtig zu sein, dann z. B. nicht, wenn der Fahrgast sich eine Benutzungs- (nicht Verfügungs-) Befugnis angemaßt und nun seinerseits den gutgläubigen Führer zur Fahrt veranlaßt hatte. Hier ist letzterer nur Werkzeug in der Hand des Fahrgastes, des „Benutzers".

Im Vorstehenden sind wir bereits auf die weitere Voraussetzung der Haftung des Dritten eingegangen, nämlich darauf, daß die Benutzung des Fahrzeugs „ohne Wissen und Willen des Halters" erfolgt sein muß. Der Halter soll nach dem Gesetz einmal von der Benutzung nichts gewußt haben, er soll aber auch mit ihr nach seinen klaren Anweisungen oder seinem zu vermutenden Willen nicht einverstanden gewesen sein. Eine solche unbefugte Benutzung wäre, wie schon erwähnt, z. B. darin zu sehen, daß der Führer eine Schwarzfahrt unternimmt, aber auch darin, daß er bei an sich ordnungsmäßiger Fahrt von dem ihm angewiesenen Weg so wesentlich abweicht, daß nicht mehr gut davon die Rede sein kann, er habe gerade den ihm aufgegebenen Flug getan, mag auch das Ziel, die Landungsstelle die gleiche geblieben sein. Dasselbe gilt von Abweichungen in der Zeit. Kleinere Differenzen dürfen freilich in beiden Beziehungen stattfinden; der Führer braucht sich nicht sklavisch im Rahmen seines Auftrages zu halten; Unwetter, Dunkelheit usw. können ihn gerade zu unvorhergesehenen Aenderungen nötigen, ohne daß ihm daraus ein Vorwurf zu machen wäre. —

Müssen nun mangelnder Wille und mangelndes Wissen stets zusammentreffen? Nach dem Gesetzestext („und") zweifellos ja. Dennoch ist diese Vorschrift nicht zu eng auszulegen. Trotz Fehlens des einen oder anderen Merkmals wird man doch unter Umständen die Anwendbarkeit des § 19 Abs. 2 Satz 1 LVG bejahen, unter Umständen verneinen müssen. Hat z. B. jemand für sein Flugzeug einen ständigen Führer angenommen, eröffnet ihm nun dieser eines Tages, er wolle da und dahin fliegen, spricht sich der Halter eindeutig und bestimmt gegen diese Fahrt aus, kehrt sich der Führer aber nicht daran, sondern fährt los, was der Halter sofort erfährt aber nicht mehr hindern kann, und wird bei diesem Fluge ein Dritter verletzt, soll da der Halter haften oder ist § 19 Abs. 2 Satz 1 anzuwenden, wenngleich die eine Voraussetzung, das „Nichtwissen" des Halters von der Fahrt nicht vorliegt? — Und wie wäre es, wenn ein Führer die Anweisung erhalten hat, bei Eintritt eines bestimmten, bezüglich des Zeitpunktes des Eintritts aber unbestimmten Ereignisses diesen oder jenen Flug zu unternehmen, das Ereignis eintritt, ohne daß der Halter davon hört, der Führer losfliegt und unterwegs Schaden anrichtet? Hier „weiß" der Halter nichts von der Fahrt, trotzdem liegt sie in seinem Willen. Tritt jetzt etwa der Führer an die Stelle des Halters? Nein! Hier bleibt der Halter haftbar, dort nicht; denn das treibende Element ist im ersten Falle der Führer, im zweiten der Halter. Dieses aber ist entscheidend. —

Des weiteren regelt sich die Haftung des „unbefugten Benutzers", ihre Art, ihr Umfang nach denselben Bestimmungen, die sonst für die Haftung des Halters, dessen Stelle ja eingenommen wird, maßgebend sind; es müssen also auch die Voraussetzungen des § 19 Abs. 1 LVG gegeben sein, damit der Benutzer hafte [1]).

Daß bei schuldhafter Ermöglichung der unbefugten Benutzung des Luftfahrzeugs der Halter neben dem Dritten haftet, ist eine Besonderheit des Luftverkehrsgesetzes, worin dieses sich von dem Kraftfahrzeuggesetz unterscheidet. Dort bleibt der Kraftfahrzeughalter auch dann von der Ersatzpflicht

---

1) Ebenso Bredow-Müller, Erl. B I zu § 19 Abs. 2.

befreit, wenn auf seine Nachlässigkeit die unerlaubte Benutzung des Fahrzeugs zurückzuführen ist.

Als Verschulden auf Seiten des Halters kommt nur Fahrlässigkeit in Betracht. Denn wenn der Halter „vorsätzlich" die unbefugte Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht hatte, kann von einer Benutzung ohne sein Wissen und gegen seinen Willen nicht mehr gesprochen werden; Satz 2 greift also hier überhaupt nicht Platz, vielmehr ist § 19 Abs. 1 LVG allein anzuwenden. Was schon zur Fahrlässigkeit zu rechnen ist, läßt sich allgemein schwer sagen. Der Halter soll solche Maßregeln treffen, die ausreichen, eine verbotswidrige Benutzung des Fahrzeugs zu verhindern; er kann sich später z. B. nicht allein darauf berufen, daß er die unbefugte Benutzung nicht gewollt und auch von ihr nichts gewußt habe. Es ist aber andererseits nicht mehr zu verlangen als eine sorgfältige Beaufsichtigung, soweit eine solche nach den tatsächlichen Verhältnissen möglich war [1]).

§ 15.

2) Konkurrierendes Verschulden.

Eine weitere Modifikation der Haftung des Flugzeughalters findet sich in § 20 LVG, welcher bestimmt, daß, wenn bei Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, § 254 BGB mit der Maßgabe gelten solle, daß bei Beschädigung beweglicher Sachen das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt darüber ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleich stehe.

Nach § 254 BGB aber hängt, wenn den Schaden ein Verschulden des Verletzten mit herbeigeführt hat, die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder andern Teile verursacht worden ist.

Für das Luftverkehrsgesetz hat damit der Gesetzgeber einen Satz ausdrücklich für anwendbar erklärt, der zwar auch sonst in unserm Rechtsleben gilt, aber doch grundsätzlich nur für das Obligationenrecht. Wie nämlich für den Geltungs-

---

1) Ebenso für das KFG: RG, J. W. 1925, 1023 Nr. 13.

bereich des Bürgerlichen Gesetzbuches im allgemeinen § 254 BGB ein den jeweiligen Umständen gemäßes Abwägen der beiderseitigen, den Unfall hervorrufenden Handlungen bezweckt (des Schädigers wie des Geschädigten), hierbei freilich entsprechend dem ganzen Aufbau des Schadensersatzrechts im Bürgerlichen Gesetzbuch nur ein beiderseitiges schuldhaftes Verhalten in Frage kommt, so sind auch bei der Frage nach der Haftung des Luftfahrzeughalters einander gegenüberzustellen die beiden schadenverursachenden Momente, nur daß jetzt die vom Halter zu vertretende Verursachung nicht auf einem Verschulden zu beruhen braucht, sondern eben schon in der durch den Betrieb des Luftfahrzeugs geschaffenen Gefahr begründet ist.

Betriebsgefahr und Verschulden des Verletzten stehen sich gegenüber [1]).

Wann nun ein solches die Haftung des Luftfahrzeughalters ganz oder teilweise ausschließendes Verschulden des Verletzten anzunehmen ist, muß mangels besonderer Regelung im Luftverkehrsgesetz nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs, vor allem denen des Kapitels über unerlaubte Handlungen entschieden werden.

Deshalb fällt haftungbefreiend das Verhalten von Personen nicht in die Wagschale, die überhaupt nicht schuldhaft handeln können, — wie Kinder unter 7 Jahren, Geisteskranke, — oder die doch im Einzelfall nicht schuldhaft handeln konnten, sei es daß sie bewußtlos waren oder taubstumm oder noch nicht in den Besitz der zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderlichen Einsicht gelangt (§ 828 BGB).

Im übrigen kann ein Verschulden des Verletzten, da es sich um ein solches bei Entstehung des Schadens handeln soll, vor dem Unfall liegen und etwa darin zu erblicken sein, daß der betreffende mit brennender Zigarre die Flughalle betreten und dadurch eine Explosion hervorgerufen hatte; es kann auch bei dem Unfall selbst mitgewirkt haben, wenn z. B. der Verletzte in das landende Luftschiff hineingelaufen war; das Verschulden kann aber auch nach dem Unfall den Eintritt oder den Umfang des Schadens beeinflussen, indem

1) Vergl. Bredow-Müller, Erl. A zu § 20 (S. 247).

etwa der Verletzte die Sorgfalt außer acht ließ, zu deren Beobachtung ihn die Folgen des Unfalls hätten nötigen sollen (Vernachlässigung der Wunde usw.).

In allen diesen Fällen besteht also die Möglichkeit, daß, wenn die Betriebsgefahr nur gering war, das Verschulden des Verletzten sich dagegen als die bei weitem überwiegende Ursache des Schadens darstellte, dem Geschädigten ein Ersatzanspruch überhaupt versagt ist.

Aber nicht nur eigenes mitwirkendes Verschulden muß sich der Verletzte entgegen halten lassen, auch das gesetzlicher Vertreter, — z. B. des Vaters, der für sein bei einem Flugzeugunglück verletztes Kind keinen Arzt holt, sodaß das Kind etwa infolge Blutvergiftung stirbt, — oder Erfüllungsgehilfen ist bei der Frage der Schadensersatzpflicht zu berücksichtigen. Gemäß § 254 BGB findet § 278 daselbst entsprechende Anwendung.

Freilich muß, wie schon aus der Stellung des § 278 im System des Bürgerlichen Gesetzbuchs erhellt, und was das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung betont hat [1]), dieser Vertreter oder Gehilfe erst zeitlich nach dem Unfall schuldhaft gehandelt haben. Zwischen dem Geschädigten und dem in Anspruch genommenen Geschäftsherrn muß bereits ein Schuldverhältnis oder ein diesem wenigstens ähnliches Verhältnis bestehen, damit ein Verschulden des Gehilfen oder Vertreters zurechenbar sei. Ein derartiges Verhältnis wird aber zwischen Flugzeughalter und Verletztem in der Regel erst durch den Unfall selbst geknüpft [2]).

Das Verschulden Dritter bei Entstehung des Unfalls wird den Halter nur dann befreien können, wenn der Dritte vom Verletzten zu einer Verrichtung bestellt war und in Ausführung dieser Verrichtung schuldhaft gehandelt hat (§ 831 BGB) [3]). Jedoch kann sich hier der Verletzte dadurch exkulpieren, daß er nachweist, daß er bei der Auswahl und der Beaufsichtigung des Dritten die gehörige Sorgfalt beobachtet hat (§ 831 Abs. 1 Satz 2 BGB).

---

1) Vergl. RGR-Komm., Anm. 3 zu § 254.
2) Bredow-Müller, Erl. A I b zu § 20 (S. 248).
3) Bredow-Müller, Erl. A I b 2 zu § 20 (S. 248).

Schließlich kann dem Geschädigten — und dieses bedeutet eine Besonderheit des § 20 LVG gegenüber § 254 BGB — bei Beschädigung beweglicher Sachen das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausgeübt, entgegengehalten werden. Dadurch wird dem Verletzten eine über die Haftung der §§ 831 bezw. 278 BGB hinausgehende Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden auferlegt. Ob der Dritte die tatsächliche Gewalt auf Grund eines Rechtstitels, etwa als Verwahrer, ausübte, oder ohne einen solchen (Dieb), ist hierbei gleichgültig. Unerheblich ist ferner, ob er (unmittelbarer) Besitzer ist oder nur Besitzdiener; nur mittelbarer Besitzer darf er nicht sein. Uebte der Dritte über die Sache die tatsächliche Gewalt im Sinne des § 854 BGB aus [1]), so genügt das, um eine Verantwortlichkeit des Herrn zu begründen, auch dann, wenn dieser den Dritten nicht zu der Verrichtung bestellt hatte. Durch § 20 LVG ist der Verletzte mit der Einrede aus § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB ausgeschlossen [2]).

§ 16.

3) Sonstige Grenzen der Haftpflicht.

„Höhere Gewalt"? — Haftpflichtsummen.

Außer den eben erörterten Fällen, bei unbefugter Benutzung des Luftfahrzeugs durch einen andern ohne Wissen und Willen des Halters und bei konkurrierendem Verschulden des Verletzten, ist der Luftfahrzeughalter stets verpflichtet, den aus einem Betriebsunfall erwachsenen Schaden zu ersetzen.

Eine Bestimmung wie im Reichshaftpflichtgesetz (§ 1), daß bei „höherer Gewalt" nicht gehaftet werde, ist nicht erlassen worden. Ebensowenig schließt ein „unabweisbares Ereignis, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch einem Versagen seiner Einrichtungen beruht" (§ 7 Abs. 2 KFG), die Haftung des Halters aus. Dieser bleibt selbst dann ersatzpflichtig, wenn ein Dritter den Unfall verschuldet hat.

1) Auf diesen Begriff, der streitig ist, einzugehen, liegt nicht im Rahmen dieser Arbeit; vergl. hierüber Wolff, II, 1 § 5, III.

2) Bredow-Müller, Erl. A I b 3 zu § 20 (S. 249).

Damit ist der Gesetzgeber noch über die Anregungen und Vorschläge hinausgegangen, welche die Anhänger einer verschärften Haftung gemacht hatten.

„Höhere Gewalt" wollten z. B. Fleischmann [1]), Brennwald [2]), Runkel [3]) als Haftungsausschließungsgrund bezeichnet wissen. Auch der 31. Deutsche Juristentag [4]) hatte dies empfohlen, wenn auch mit der Maßgabe, daß, wie im Preußischen Eisenbahngesetz von 1838, „höhere Gewalt" niemals bei Verwirklichung einer der Luftfahrt eigentümlichen Gefahr angenommen werden sollte, und daß die Berufung auf „höhere Gewalt" auszuschließen sei gegenüber dem Grundeigentümer, dessen Grundstück oder Luftraum in Anspruch genommen würde. Der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vom Jahre 1914 war sogar noch weiter gegangen. Nach § 15 daselbst sollte, wie beim Kraftfahrzeuggesetz, sich der Halter von der Ersatzpflicht durch den Nachweis befreien dürfen, daß der Unfall weder durch sein Verschulden oder das einer beim Betriebe beschäftigten Person, noch durch Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder ein Versagen seiner Vorrichtung verursacht worden sei.

Allen diesen Erwägungen hat sich der Gesetzgeber verschlossen, und u. E. mit Recht.

Abgesehen davon nämlich, daß höchst streitig ist, was man unter „höherer Gewalt" zu verstehen hat [5]), also schon eine derartige Gesetzesfassung wegen ihrer Unbestimmtheit nichts ausgegeben hätte, würden, selbst wenn man sich der herrschenden Meinung angeschlossen, solche „von außen einwirkenden, nicht in der gefährlichen Natur des Unternehmens liegenden Ereignisse", in der Praxis sehr selten gewesen sein. In der Luftschiffahrt muß man eben mit Stürmen, Gewittern, Blitzschlag, die man sonst zur „höheren Gewalt" zählt, rechnen. Dasselbe gilt von den „unabwendbaren Ereignissen, die nicht auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder einem Versagen seiner Einrichtungen beruhen".

---

1) S. 22.

2) S. 22.

3) S. 93; ferner Sperl, Gutachten S. 86, 97.

4) Band 3, S. 346.

5) Vergl. Enneccerus I, 1, § 200; Runkel S. 93 f.

Praktisch würden daher diese Entlassungsgründe doch kaum zutreffen [1]).

Dieses Ergebnis, daß der Halter schlechthin stets haftet, reicht aber andererseits nicht aus, um ihm darum eine weniger schwere Verantwortung aufzuerlegen, auch dann nicht, wenn hinzukommt, daß die Luftschiffahrt keine Vorrechte besitzt, keine Monopolstellung wie die Eisenbahn einnimmt, auch ihr Umfang (noch) nicht sehr groß ist, sie (auch) ideale Zwecke verfolgt, was alles die Verfasser des Entwurfes eines Luftverkehrsgesetzes zur Begründung ihrer Ansicht vorgebracht hatten [2]).

Der Grund der verschärften Haftung ist der, daß der Luftfahrzeughalter einen Betrieb eröffnet hat, welcher die bisherige Lebens- und Gefahrlage verändert, daß er Gefahren in den Alltagsverkehr eingeführt hat, die bisher unbekannt waren. Für die Schäden, die aus diesem gefahrvollen Unternehmen entspringen, muß er einstehen.

Aus dem gleichen Gesichtspunkte kommt auch ein Ausschluß der Haftung des Halters nicht in Frage, wenn ein Dritter, nicht zu einer Verrichtung durch den Verletzten Bestellter (vergl. § 15 a. E.), den Unfall durch sein Verschulden herbeigeführt hat. —

Einer gesetzlichen Bestimmung muß im Rahmen dieser Arbeit noch gedacht werden, die zwar nicht das Bestehen des Ersatzanspruchs des Verletzten beeinträchtigt, nicht die Haftpflicht des Flugzeughalters als solche berührt, sondern diese nur dem Umfange, der Höhe nach begrenzt.

Wie im Kraftfahrzeuggesetz (§ 12) und entsprechend dem Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes (§ 20) sind auch im jetzigen Luftverkehrsgesetz (§ 23) Höchstbeträge für den Fall der

1) Ebenso Brennwald S. 17, Meurer S. 16, Anm. 5; Tauber S. 24; Begründung z. Entw. e. LVG S. 15; Bredow-Müller, Erl. B III b zu § 19 Abs. 1 (S. 240); Müller D. J. Z. 1926, 190.

2) Begründung S. 16.

Tötung oder Verletzung einer Person und der Beschädigung einer Sache vorgesehen [1]).

Ueber diese Begrenzung der Haftung nach oben hin kann man geteilter Meinung sein. Der Gedanke freilich, welcher dieser Regelung zugrunde liegt, die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit, erscheint als solcher nicht neu [2]).

Schon im alten römischen Recht ist es zum Ausdruck gekommen, nämlich in den actiones noxales, wo sich der Eigentümer eines Tieres oder eines Sklaven durch noxae deditio von seiner Schadensersatzpflicht befreien konnte, wo also der „Halter" im übertragenen Sinn nur bis zum Wert der gefahrbringenden Sache haftete. Dieses Verlangen nach Rücksichtnahme besteht auch heute noch [3]). In der Begründung des Entwurfs eines Luftverkehrsgesetzes (S. 17) war ausdrücklich gesagt, daß diese Höchstsätze aufgestellt werden sollten, um es dem Luftfahrzeugunternehmer zu ermöglichen, sich zu erträglichen Bedingungen gegen Schadensersatzansprüche zu versichern [4]).

Müller-Erzbach [5]) ist allerdings gegen einen solchen Schutz des Luftschiffers. Er meint, daß man vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt aus niemals dafür sein könne, daß Betriebe aufrecht erhalten würden, die nur lebensfähig seien, wenn sie auf anderer Leute Kosten lebten und den Schaden, den sie anrichteten, nicht zu ersetzen brauchten. Um solche Betriebe, die nur durch Verkürzung der gerechtfertigten Ansprüche der Geschädigten über Wasser gehalten würden, sei es nicht schade. Man sollte sie ruhig an ihrer inneren Schwäche zugrunde gehen lassen.

Diesen an und für sich zweifellos berechtigten Vorwürfen muß man aber entgegenhalten, daß wir alle mehr oder minder unsere Ansprüche zugunsten der Allgemeinheit zurückstecken

1) Diese Vergünstigung geht freilich dem Halter verloren, wenn ihn bei der Verursachung d. Unfalls oder Schadens ein Verschulden trifft (§ 28 LVG).

2) Vergl. hierzu Palm S. 47.

3) Vergl. Müller, D. J. Z. 1926, 191; Bredow-Müller, Erl. A zu § 23 (S. 265).

4) Zur Eingehung von Versicherungen ist jetzt der Halter sogar verpflichtet (§ 29 LVG).

5) S. 405.

müssen, und zwar nicht nur in Fällen, in denen es sich, wie hier, um Förderung höherer Ziele, Kulturinteressen handelt. — Schließlich sind ja auch die Haftpflichtbeträge so hoch gewählt, daß aus ihnen wohl meist der durch den Unfall entstandene Schaden gedeckt werden kann. Aus diesen Erwägungen heraus möchte ich auch den § 29 LVG für zweckentsprechend halten, zumal er ganz allgemeingültig ist und die Person des Geschädigten ungeachtet läßt, keine Vorzugsstellung etwa dem Grundeigentümer einräumt.

III. Abschnitt.

§ 17.

Die Haftungsprinzipien.

Ueberschauen wir noch einmal die neuen Vorschriften über die Haftung des Flugzeughalters, so müssen wir uns fragen, welche Gedankengänge denn der Gesetzgeber verfolgt hat, als er diese Bestimmungen erließ, welchen Haftungsprinzipien den besprochenen §§ zugrunde liegen.

Zwei einander entgegengesetzte Theorieen vor allem sind es, die wir in der Schadensersatzlehre unterscheiden können, die gleichsam die Pole bilden, um welche sich das ganze System dreht, Rechtsgrundsätze, die seit jeher in größerem oder kleinerem Maße jedes Recht beeinflußt und auch bei der Entstehung des Bürgerlichen Gesetzbuchs eine große Rolle gespielt haben:

Wir meinen das Verursachungs- und das Verschuldensprinzip.

Nach ersterem ist, wie schon der Name sagt, schadensersatzpflichtig derjenige, welcher einen Schaden verursacht hat, ohne Rücksicht darauf, ob er bei der Schädigung zurechnungsfähig war oder nicht, ob ihn ein Verschulden traf oder keins.

Nach dem Verschuldensprinzip dagegen soll Ersatz leisten, nicht wer den Schaden schlechthin verursacht, sondern wer ihn verschuldet, d. h. den üblen Erfolg durch ein ihm zum Vorwurf gereichendes Verhalten (vorsätzlich oder fahrlässig) herbeigeführt hat. Zwischen diesen beiden Haftungsgrundsätzen, die schon im alten Recht, dem römischen und deutschen,

Geltung fanden, — unser jetziges bürgerliches Gesetzbuch wird im großen und ganzen von dem zweiten beherrscht — sucht in jüngerer Zeit ein drittes großes Prinzip zu vermitteln.

Im ersten Teil unserer Abhandlung (§ 9) hatten wir bereits zu betonen Gelegenheit, daß mit dem Aufschwung der Wirtschaft, insbesondere der Industrie zu Beginn des vorigen Jahrhunderts auch in unserem Rechtsleben eine Wandlung eingetreten ist. Genügte vordem für das bürgerliche Recht der Grundsatz der Haftung aus Verschulden, so schien jetzt dieses Prinzip in Anbetracht der neuen Verhältnisse mit ihren vielgestaltigen Schadensmöglichkeiten für die Umwelt nicht mehr ausreichend. Mochte man auch die Anforderungen an den einzelnen bezüglich der im Verkehr zu beobachtenden Sorgfalt bei Ausübung seines Berufes noch so sehr steigern, um bei Unglücksfällen noch irgendwie ein Verschulden des Unternehmers feststellen und damit eine Haftung begründen zu können, oft gelang dies trotzdem nicht. Das Ergebnis aber erschien nicht mehr den Anforderungen entsprechend, die man an das Recht im Interesse des Geschädigten und dem rechtlichen Empfinden der Allgemeinheit richten zu können glaubte. Man erstrebte deshalb wieder eine Annäherung an das Verursachungsprinzip und fand das gesuchte Zwischenglied in dem sogenannten Gefährdungsprinzip:

Derjenige, welcher ein mit besonderen Gefahren für seine Mitmenschen verbundenes Unternehmen betreibt, soll für alle durch diesen gefahrvollen Betrieb verursachten Schäden aufkommen. Der Grund seiner Verantwortlichkeit liegt in der besonderen Gefahr des Betriebes [1]).

Dieses dritte Haftungsprinzip hat vor allem in den großen Verkehrsgesetzen Geltung gefunden: dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838, dem Reichshaftpflichtgesetz von 1871 und dem Kraftfahrzeuggesetz von 1909. Auch im bürgerlichen Gesetzbuch finden sich von ihm Spuren. Man denke nur an die §§ 833, 840 daselbst.

Wenn man sich nun die genannten drei Haftungsprinzipien vor Augen hält und jetzt die Haftungsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes betrachtet, so sieht man, daß sich in diesen

1) Rümelin, Gründe S. 45.

ausnahmslos keines durchgesetzt hat. Von allen werden die neuen Vorschriften durchdrungen.

Freilich, da mit der Erfindung und Entwicklung des Flugwesens neue Quellen der Gefahr für den öffentlichen Verkehr entstanden sind, und zwar solcher, die über das Maß des Gewöhnlichen, Alltäglichen hinausgehen, so mußte man dem Rechnung tragen und als Grundlage der Haftung ein solches Prinzip wählen, welches diesen Forderungen nach erhöhtem Schutz gerecht wurde, also den Erreger der besonderen Gefahr im einzelnen, den Halter, für die gerade bei der Luftschiffahrt vorkommenden Schäden besonders ersatzpflichtig machte; man mußte also das Verschuldensprinzip verlassen.

Dies ist geschehen. Nach § 19 Abs. 1 LVG ist, wenn beim Betriebe des Fahrzeugs durch Unfall jemand getötet oder verletzt oder eine Sache beschädigt wird, der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

Mit dieser grundlegenden, allgemeinen Vorschrift, die als Voraussetzung der Schadensersatzpflicht gleichsam nur den „Betrieb" hat, ist die Haftung des Luftschiffers zunächst ganz auf dem Boden der Gefährdungshaftung aufgebaut [1]).

Wird nämlich schon rein äußerlich durch die Anlehnung der Fassung dieses § an die der entsprechenden Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes (§ 1) und des Kraftfahrzeuggesetzes (§ 7) angedeutet, daß der Gesetzgeber das dort herrschende Haftungsprinzip auch auf das Luftverkehrsgesetz übertragen wollte, so haben wir vollends bei der Auslegung des § 19 LVG, insbesondere des Begriffs „Betrieb", auf das Gefahrmoment hingewiesen und gerade hierauf unsere Definition abgestellt [2]). Auch bei der Frage nach der Bedeutung der Worte „Benutzung des Luftfahrzeugs ohne Wissen und Willen des Halters" bildete der Gesichtspunkt der Gefahr eine wichtige Stütze für unsere Untersuchungen [3]).

In der Anwendung dieses Grundsatzes der Gefährdungshaftung ist der Gesetzgeber auch folgerichtiger verfahren als

---

1) Ebenso Bredow-Müller, Erl. B I a 3 zu § 19 Abs. 1 (S. 223 f.); B I zu § 19 Abs. 2 (S. 242); A zu § 28 (S. 288).

2) Vergl. oben § 12.

3) Vergl. oben § 14.

bei allen anderen Gesetzen mit ausgesprochener Gefährdungstendenz. Er ist nicht auf halbem Wege stehen geblieben[1]).

Auf „höhere Gewalt", die als Haftungsausschließungsgrund im Reichshaftpflichtgesetz (§ 1) gilt, kann sich der Luftfahrzeughalter nicht berufen, ebensowenig auf „unabwendbare Ereignisse" (§ 7 KFG). Sowohl bei Unfällen infolge Betriebsstörungen (Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Versagen seiner Vorrichtungen) ist die Haftung begründet, als auch bei Schäden aus anderen, von außen her einwirkenden Ursachen.

Die verschärfte Haftung tritt ferner überall ein, bei Sachschäden (anders das Reichshaftpflichtgesetz), wie bei Personenschäden; bei letzteren wiederum stets, mag es sich um die Verletzung oder Tötung eines dem Betriebe gänzlich Fernstehenden handeln oder eines an ihm Beteiligten, welcher die Gefahren der Luftschiffahrt gleichsam freiwillig übernommen hatte (Fluggast, Angestellter). Noch der Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes wollte gleich dem Kraftfahrzeuggesetz (§ 8 Nr. 1) diejenigen ausgenommen wissen, welche zur Zeit des Unfalls durch das Fahrzeug befördert wurden oder beim Betriebe desselben tätig waren (§ 16 daselbst). Eine Haftung auf Grund des Sondergesetzes sollte nach dem Entwurf übrigens auch bei Beschädigungen von, durch das Luftfahrzeug beförderten Sachen entfallen (§ 16).

In weitestem Umfang ist also jetzt der Luftfahrzeughalter für haftbar erklärt worden.

Damit ist man aber keineswegs zur Verursachungshaftung selbst zurückgekehrt. Der Luftschiffer haftet nicht schlechterdings für alle Schäden, die als Ursache die Eröffnung des Luftfahrzeugbetriebes haben. Insoweit letzterer hinsichtlich der Gefährlichkeit vor anderen Unternehmungen nichts voraus hat, ist auch für eine besondere Haftung des Luftschiffers kein Raum. Mögen manchmal auch Unfälle als solche undenkbar sein, wenn es keine Luftschiffahrt gäbe, zu der erweiterten Schadensersatzpflicht auf Grund des Luftverkehrsgesetzes führen sie dennoch nicht. Nur Schäden, die auf den mit besonderen Gefahren für die Menschheit verbundenen Funk-

1) Vergl. hierzu Bredow-Müller, Erl. B II a 1 zu § 19 Abs. 1 (S. 233).

tionen des Luftfahrzeugs beruhen, müssen vom Halter gemäß dem Luftverkehrsgesetz wieder gut gemacht werden[1]). Höchstens bezüglich dieses, immerhin begrenzten Kreises von Schadensfällen könnte man von einer Verwirklichung des Verursachungsprinzips sprechen.

Und auch da gibt es noch Ausnahmen.

Durch die §§ 19 Abs. 2 und 20 LVG hat der Gesetzgeber Haftungsbeschränkungen vorgenommen, welche, wenn sie auch einzeln gering sind, doch noch den Einfluß des Verschuldensprinzips deutlich erkennen lassen[2]).

Wegen mitwirkenden Verschuldens des Verletzten bei Entstehung des Schadens kann die Ersatzpflicht des Halters gemindert werden, ja ganz fortfallen (§ 20 LVG); bei Benutzung des Fahrzeugs ohne Wissen und Willen des Halters soll zwar dieser von seiner Haftung befreit sein und an seine Stelle der Dritte, der sich die Benutzungsbefugnis angemaßt hatte, treten; aber wenn die unerlaubte Benutzung des Fahrzeugs durch ein Verschulden des Halters ermöglicht worden war, bleibt auch er weiter verhaftet. Gerade aus letzterem Satz scheint mir der allgemeine Gedanke hervorzuleuchten, daß der Halter sein Fahrzeug, das für andere so äußerst gefährlich werden kann, sorgsam bewachen soll, damit nicht ohne Not Unglücksfälle geschehen können. Die Beobachtung dieser Sorgfalt wird vom Gesetz zwar vermutet, insofern als, wenn das Luftfahrzeug unbefugt benutzt wurde, der Halter nicht zu behaupten und zu beweisen braucht, daß er es ordnungsmäßig unter Verschluß gehabt hatte. Diese Vermutung der Anwendung der gehörigen Sorgfalt ist aber auch nur eine Vermutung, die jederzeit widerlegt werden kann. Auch in diesem Punkte findet sich also noch ein Rest des Verschuldensgedankens. — Weiterhin geht der Halter eines Luftfahrzeugs der Vorzugsrechte, die ihm § 23 LVG gewährt, verlustig, wenn ihn bei der Schadenszufügung ein Verschulden traf. Er haftet dann auf vollen Schadensersatz, nicht nur bis zum Betrage der Haftsummen (§ 28 LVG). Schließlich ist im Verschuldensfalle der Halter verpflichtet dem Geschädigten auch den infolge

1) Vergl. oben § 12.

2) Ebenso Jung, Jhrgs. Jahrb. 69, 135, wenn auch ohne Beziehung auf die Luftschiffahrt.

des Unfalls entgangenen Gewinn zu ersetzen (§ 845 BGB) und ihn für etwaige immaterielle Nachteile zu entschädigen (§§ 847 BGB, 28 LVG).

Das Verschuldensprinzip kommt also, wie wir sehen, alles in allem genommen, auch im Luftverkehrsgesetz stark zur Geltung.

Abschließend können wir demnach unsere Frage nach den Haftungsgrundsätzen des Luftverkehrsgesetzes dahingehend beantworten, daß wir sagen: Das Luftverkehrsgesetz wird grundsätzlich von der Gefährdungshaftung beherrscht, es setzt sich aber in ihm auch der Gedanke der Verschuldenshaftung durch, kurz:

Die Haftung des Luftverkehrsgesetzes ist eine vom Verschuldensprinzip modifizierte Gefährdungshaftung.

Lebenslauf.

Ich, Franz Josef Skowronski, katholischer Konfession, wurde am 28. Juli 1902 als Sohn des Postinspektors Josef Skowronski und seiner Ehefrau Frieda, geb. Kitzing zu Berlin-Schöneberg geboren. Von Oktober 1908 an besuchte ich zunächst die Gemeindeschule zu Berlin-Schöneberg, dann die zu Berlin-Steglitz, wurde 1912 in die Sexta des Paulsen-Real-Gymnasiums zu Berlin-Steglitz aufgenommen, ging 1914 in die Quarta des humanistischen Gymnasiums zu Berlin-Steglitz über und erhielt an dieser Anstalt am 13. September 1921 das Zeugnis der Reife.

Hierauf widmete ich mich dem Studium der Rechtswissenschaft an der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin und der Philipps-Universität zu Marburg. Am 21. Februar 1925 bestand ich in Kassel die erste juristische Staatsprüfung mit dem Prädikat „vollbefriedigend" und wurde am 16. März desselben Jahres von dem Herrn Kammergerichtspräsidenten zum Referendar ernannt. Als solcher bin ich seitdem im Bezirke des Kammergerichts tätig.